Nº C32/6

101/2

Sector	7
Arm.	
Estria	
C. F.	
Escr.	
Est.	
Ej.	43/9

ISLAS MALVINAS

PISTA DE ATERRIZAJE

Antecedentes sobre la construcción de la pista en las Islas Malvinas

988511

1971



El capitán de fragata de la Marina francesa Luis Antonio de Bougainville, que formalizó la entrega de las Malvinas a España en abril de 1767.

DOS SIGLOS ATRAS

EL primer día de abril de 1767, cuando el sol empezó a sonreír sobre las islas Malvinas, en el fuerte de San Luis se izó a tope la bandera española saludada por los cañones de los baluartes terrestres y de las fragatas fondeadas en la bahía. El capitán de fragata Bougainville, en nombre de Luis XV de Francia, honraba los colores hispánicos y formalizaba la entrega de las islas al país que había acreditado su real soberanía.

El episodio, por aleccionador, merece en su segundo centenario un breve recuerdo.

Fuese su descubridor Vespucio, Esteban Martínez, Alcazaba o Comargo, lo cierto es que cuando [illegible] archipiélago, en 1592, muchas naves españolas que dejaban o buscaban el estrecho de Magallanes habían señalado inequívocamente su existencia. Ya entrado el siglo XVII, Sebald, y más tarde Schouten y Le Maire lo anotaron como un bocado nada desdeñable para las apetencias holandesas. España se puso en guardia y levantó un fuerte en 1618. Hasta 1690 no aparece por el archipiélago—a unas 300 millas del Cabo de las Vírgenes y en la misma plataforma continental argentina—el capitán inglés John Strong, que da el nombre de su protector Falkland al estrecho que separa a las dos islas mayores.

Pero serán los pescadores franceses de Saint Malo—"malouins"—quienes en varias expediciones, precedidas por la de Beauchesne en 1701, llevarán un poco más de calor humano y fundarán el fuerte de San Luis en las frías ínsulas, cuyo nombre incierto podía ser hasta entonces el de Sebaldinas, Hawkings o Islas Nuevas. La asiduidad de los galos determina el eufónico nombre perdurable: Malvinas.

Sin embargo, el Tratado de Utrech veda a Francia, en beneficio de Inglaterra, su comercio en los mares australes, y Albión, golosa de nuestras posesiones americanas, trata de poner en práctica su tradicional política de los estrechos, clave de las derrotas marítimas más sustanciosas (Calais, Gibraltar, Suez, Aden, Singapur, Hong-Kong...). Las Malvinas, centinelas del Magallanes y de la vía de Hornos, serían amenaza y madriguera para lanzar allí un oportuno zarpazo.

El comodoro Anson propone al Gobierno británico la ocupación de aquel archipiélago; pero España alza la voz en defensa de su soberanía y los ingleses resuelven esperar un momento más propicio.

Estamos en febrero de 1764. Bougainville—el mismo que años después ganará merecida fama como circunnavegante—se anima tras la lectura del libro de Anson y consigue ayuda francesa para desembarcar en la Malvina del este y fundar el fuerte Reay o de San Luis. Inglaterra sigue con las uñas afiladas y envía sucesivamente al comodoro Byron y al capitán Mac Bride para fundar Puerto Egmont y posesionarse de las islas atlánticas en nombre de Jorge III.

España se erige en árbitro del conflicto, y Francia, con ejemplar nobleza y pese a la próspera marcha de su colonia, reconoce nuestra soberanía y es aquel mismo marino galo quien hace la entrega del fuerte, en la isla oriental o de la Soledad. Como justa compensación a las inversiones que allí se habían hecho, hubi[illegible] de pagar a Francia 120.000 pesos fuertes. A los ciento veinte nuevos pobladores españoles del fuerte se suman algunos franceses que aceptan el amparo del pabellón español; el destacamento dependería del gobernador de Buenos Aires.

Gran Bretaña, sin embargo, no se allanaba de hecho a la amistosa solución. Y es necesario que la expedición mandada en 1770 por el capitán de navío Juan Ignacio Madariaga imponga una capitulación y despache a los ingleses de Puerto Egmont. La protesta británica no se hace esperar; España reconoce y desaprueba el violento desahucio, pero no renuncia a su soberanía. Y por pura cortesía internacional, mediando, al parecer, un acuerdo secreto por el que Inglaterra se obligaba a abandonar las islas, se da al pabellón británico una satisfacción formal. A salvo el orgullo inglés, el capitán Clayton desaparece el 1774 de las Malvinas con todos sus hombres, y España señorea el archipiélago.

No hemos de historiar ahora todas las vicisitudes posteriores. La sombra de la garra británica siguió oscureciendo aquel punto estratégico y, llegada la independencia argentina, al amparo de debilidades y desórdenes políticos, Palmerston envió en 1833 fuerzas que se asentaron en las islas tan justamente reivindicadas por la República hermana.

Al recordar el bicentenario de aquella devolución, queremos acentuar la desigual actitud de los dos países aludidos. En el rasgo francés pudo haber influido, amén de otros factores muy evidentes, la "bonhomie" de aquel meritísimo descubridor que se llamó Luis Antonio de Bougainville. El mismo que, en la introducción de su "Viaje alrededor del mundo", aseguró honestamente que gran parte de los esfuerzos náuticos europeos no pretendieron el progreso de los conocimientos geográficos, sino la pura correría tras las riquezas españolas.

Amancio LANDIN CARRASCO

edipress s.a.
PERIODISTICA – EDITORA – REPRESENTANTE
IMPORTADORA EXPORTADORA

NOMBRE DE LA PUBLICACION:

C R O N O L O G I A   D E   L A S   I S L A S   M A L V I N A S
(desde su descubrimiento hasta la última negociación diplómatica)

OBJETIVOS DE LA PUBLICACION:

El objetivo de esta publicación es el de poner a disposición de la Junta Militar un compendio con la historia cronologica de las Islas Malvinas, desde su descubrimiento hasta la fecha en que se celebró la última reunion diplómatica con la Cancillería Británica por la recuperación de las Islas.
La amplia información que incluirá todos los datos que sean necesarios para una correcta interpretación de los hechos a traves de la historia, incluyendo mapas, cartas marítimas fotografías, y una clara información de los resultados de los últimos 17 años de tratativas diplómaticas, serviran para apoyar y ampliar la difusion que esta gesta requiere.

DISTRIBUCION:

A los fines de alcanzar una prenetración a nivel mundial se ha previsto llegar con esta edición a los sectores de mayor gravitación dentro de cada país, como ser: Areas Gubernamentales, Ministerios de Defensa, de Educación, deapartamentos de prensa, Comandos Militares, principales Bibliotecas de universidades, Cuerpo Diplomático, etc.
En principio está prevista la impresión en los idiomas: Castellano, Francés, Aleman e Inglés.

l/n11



Santiago del Estero 286 - Piso 6º of. 1º - (1075) Buenos Aires - Argentina - Tel.: 38-8551

2

S. Pablo Sommaruco
Sgo. del Estero 286 – p. 6º – 38-8551
22-abr 82 – A Com. Soc. Com. Castillo



El capitán de fragata de la Marina francesa Luis Antonio de Bougainville, que formalizó la entrega de las Malvinas a España en abril de 1767.

DOS SIGLOS ATRAS

EL primer día de abril de 1767, cuando el sol empezó a sonreír sobre las islas Malvinas, en el fuerte de San Luis se izó a tope la bandera española saludada por los cañones de los baluartes terrestres y de las fragatas fondeadas en la bahía. El capitán de fragata Bougainville, en nombre de Luis XV de Francia, honraba los colores hispánicos y formalizaba la entrega de las islas al país que había acreditado su real soberanía.

El episodio, por aleccionador, merece en su segundo centenario un breve recuerdo.

Fuese su descubridor Vespucio, Esteban Martínez, Alcazaba o Comargo, lo cierto es que cuando [illegible] piélago, en 1592, muchas naves españolas que dejaban o buscaban el estrecho de Magallanes habían señalado inequívocamente su existencia. Ya entrado el siglo XVII, Sebald, y más tarde Schouten y Le Maire lo anotaron como un bocado nada desdeñable para las apetencias holandesas. España se puso en guardia y levantó un fuerte en 1618. Hasta 1690 no aparece por el archipiélago—a unas 300 millas del cabo de las Vírgenes y en la misma plataforma continental argentina—el capitán inglés John Strong, que da el nombre de su protector Falkland al estrecho que separa a las dos islas mayores.

Pero serán los pescadores franceses de Saint Malo—"malouins"—quienes en varias expediciones, precedidas por la de Beauchesne en 1701, llevarán un poco más de calor humano y fundarán el fuerte de San Luis en las frías ínsulas, cuyo nombre incierto podía ser hasta entonces el de Sebaldinas, Hawkings o Islas Nuevas. La asiduidad de los galos determina el eufónico nombre perdurable: Malvinas.

Sin embargo, el Tratado de Utrech veda a Francia, en beneficio de Inglaterra, su comercio en los mares australes, y Albión, golosa de nuestras posesiones americanas, trata de poner en práctica su tradicional política de los estrechos, clave de las derrotas marítimas más sustanciosas (Calais, Gibraltar, Suez, Aden, Singapur, Hong-Kong...). Las Malvinas, centinelas del Magallanes y de la vía de Hornos, serían amenaza y madriguera para lanzar allí un oportuno zarpazo.

El comodoro Anson propone al Gobierno británico la ocupación de aquel archipiélago; pero España alza la voz en defensa de su soberanía y los ingleses resuelven esperar un momento más propicio.

Estamos en febrero de 1764. Bougainville—el mismo que años después ganará merecida fama como circunnavegante—se anima tras la lectura del libro de Anson y consigue ayuda francesa para desembarcar en la Malvina del Este y fundar el fuerte Reay o de San Luis. Inglaterra sigue con las uñas afiladas y envía sucesivamente al comodoro Byron y al capitán Mac Bride para fundar Puerto Egmont y posesionarse de las islas atlánticas en nombre de Jorge III.

España se erige en árbitro del conflicto, y Francia, con ejemplar nobleza y pese a la próspera marcha de su colonia, reconoce nuestra soberanía y es aquel mismo marino galo quien hace la entrega del fuerte, en la isla oriental o de la Soledad. Como justa compensación a las inversiones que allí se habían hecho, hubieron de pagar a Francia 120.000 pesos fuertes. A los cuatro veinte nuevos pobladores españoles del fuerte se suman algunos franceses que aceptan el amparo del pabellón español; el destacamento dependería del gobernador de Buenos Aires.

Gran Bretaña, sin embargo, no se allanaba de hecho a la amistosa solución. Y es necesario que la expedición mandada en 1770 por el capitán de navío Juan Ignacio Madariaga imponga una capitulación y despache a los ingleses de Puerto Egmont. La protesta británica no se hace esperar; España reconoce y desaprueba el violento desahucio, pero no renuncia a su soberanía. Y por pura cortesía internacional, mediando, al parecer, un acuerdo secreto por el que Inglaterra se obligaba a abandonar las islas, se da al pabellón británico una satisfacción formal. A salvo el orgullo inglés, el capitán Clayton desaparece el 1774 de las Malvinas con todos sus hombres, y España señorea el archipiélago.

No hemos de historiar ahora todas las vicisitudes posteriores. La sombra de la garra británica siguió oscureciendo aquel punto estratégico y, llegada la independencia argentina, al amparo de debilidades y desórdenes políticos, Palmerston envió en 1833 fuerzas que se asentaron en las islas tan justamente reivindicadas por la República hermana.

Al recordar el bicentenario de aquella devolución, queremos acentuar la desigual actitud de los dos países aludidos. En el rasgo francés pudo haber influido, amén de otros factores muy evidentes, la "bonhomie" de aquel meritísimo descubridor que se llamó Luis Antonio de Bougainville. El mismo que, en la introducción de su "Viaje alrededor del mundo", aseguró honestamente que gran parte de los esfuerzos náuticos europeos no pretendieron el progreso de los conocimientos geográficos, sino la pura correría tras las riquezas españolas.

Amancio LANDIN CARRASCO

Asociación Isaac Newton
UNIVERSIDAD TECNOLOGICA NACIONAL
Medrano 951 - Buenos Aires

CAIM 82

Buenos Aires, 4 de mayo de 1982.-

Estimado Señor:

Probablemente Ud. se enteró de la existencia de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwichs del Sur, muy pocos días atrás debido a los acontecimientos que se vienen desarrollando en ellas desde el 2 de abril ppdo.-

El pueblo Argentino desea que los pueblos del mundo conozcan los antecedentes históricos de la Soberanía Argentina sobre dichas Islas.-

1494 - España y Portugal firman el Tratado de Tordesillas que adjudica a la primera las tierras, descubiertas y por descubrir, al oeste del meridiano que pasa a 370 leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde.- Las Islas Malvinas quedaron así bajo la Soberanía Española.-

1600 - El holándes Sebald de Weert, las divisa llamándolas Islas Sebaldinas.- Está probado documentalmente.- A principios del siglo XVIII, los franceses exploraron las Islas y las llamaron "Malouines", en homenaje a su ciudad natal, Saint-Maló.- Este nombre se transformó luego en Malvinas.-

1764 - El francés Louis de Bougainville funda Port Louis .- España protesta y por el Tratado de 1767, Francia reconoce la soberanía española y entrega las Islas - Port Louis pasa a llamarse Puerto Soledad.-

1766 - El inglés John Mac Bride funda puerto Egmont en el islote de Trinidad.- Cuando los españoles recuperan las Islas con un expedición enviada desde Buenos Aires expulsan a los ingleses.- Tras negociaciones diplomáticas se les permite volver a Puerto Egmont en 1771, bajo la promesa de retiro definitivo, efectivizado en 1774.-

1811 - Luego de ejercer plena Soberanía por más de 40 años, los españoles se retiran de las Islas, al cesar en 1810 el gobierno virreynal en Bs. As. y establecer el Primer Gobierno Patrio.-

1820 - La Argentina toma posesión de las Islas por intermedio del Comandante David Jevett, al mando del Buque Heroína.- Poco después insta la una colonia y nombra Gobernador al Capitán Pablo Areguatí.-

1829 - El Gobierno de Buenos Aires crea la Comandancia Política y Militar

de los Islas Malvinas y del Cabo de Hornos, designando comandante a Luis Vernet.-

1833 - El Capitán inglés John Onslow, al mando de la Corbeta Clío, ocupa el Puerto Soledad y expulsa a los pobladores argentinos, consumando la usurpación del Archipiélago.-

Desde 1833 no hemos cesado de reclamar a Gran Bretaña la reparación debida por el agravio inferido.-

Las negociaciones se prolongaron indefinidamente por la renuencia del Reino Unido a tratar el fondo del problema.-

En el transcurso del tiempo los más calificados organismos Internacionales apoyaron nuestros reclamos sobre la Soberanía.-

En las Naciones Unidas - en 1962 - se crea el Comitè de Descolonización, que incluye a las Islas Malvinas en la lista de territorios a descolonizar.-

El 14 de diciembre de 1973 la Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 3160, al reiterar la necesidad de poner fin a esta situación colonial, dijo que : 'Expresaba reconocimiento por los continuos esfuerzos realizados por el Gobierno de la Nación Argentina, conforme a las decisiones pertinentes de la Asamblea General, para facilitar el proceso de descolonización y para promover el bienestar de la población de las Islas.-

En 1976, la V Conferencia de Jefes de Estado ó de Gobierno de los Países No Alineados, realizada en Colombo, SRI-LANKA, del 16 al 19 de agosto, declara: "La Conferencia demanda la restauración de la Soberanía de la Argentina sobre las Malvinas, quien es el legítimo dueño de ese territorio"

A raíz de la amenaza Británica del uso de la fuerza mediante el envío de buques de su marina de guerra con el fin de incitar a los obreros argentinos, que estaban cumpliendo una simple operación comercial, debidamente contratada, conocida por el Gobierno Británico, a partir y en caso negativo sacarlos por la fuerza, la Argentina decidió, pues, no quedarse con los brazos cruzados, viendo como en un territorio que hace siglo y medio reclama pacientemente como suyo, sus propios ciudadanos son objeto de amenazas y vejámenes.-

A la falta de respuesta que merecieron nuestras iniciativas negociadoras, se sumó así este nuevo testimonio de la falta total de voluntad Británica de lograr un entendimiento justo, encontrándonos así ante una situación de hecho agravada con las amenazas que hizo públicas el Gobierno Británico.-

El 2 de abril de 1982 se produce la recuperación por parte de Argentina, de las Islas, la que ha sido realizada poniendo el máximo cuidado en no producir daños en las personas ó propiedades de los habitantes de las Islas, aunque ello implicara - como efectivamente ocu-

rrió - un riesgo adicional para las Fuerzas Argentinas.-

El 3 de abril de 1982 el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en su resolución 502 expresa:

1. Exige la cesación inmediata de las hostilidades
2. Exige la retirada inmediata de las tres Fuerzas Argentinas de las Islas Malvinas (Falklands)
3. Exhorta a los Gobiernos de Argentina y del Reino Unido a que procuren hallar una solución deiplomática a sus diferencias y a que respeten plenamente los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas.-

En cuanto al ítem 2 de dicha resolución, el Gobierno de la Nación Argentina estaba dispuesto a su cumplimiento siempre que el Reino Unido acatara plenamente lo dispuesto en el ítem 1 y no pretendiera utilizar la resolución 502 como un instrumento para convalidar un retorno a la situación colonial anterior, desconociendo los Derechos Soberanos Argentinos y los llamamientos y resoluciones de esta Organización que urgen el fin de todas las situaciones coloniales.-

El 28 de abril de 1982 la Organización de los Estados Americanos (OEA) en la resolución de la vigésima reunión del órgano de consulta del Tratado Intermaericano de Asistencia Recíproca, (TIAR), resuelve:

- Urgir al Gobierno de Gran Bretaña e Irlanda del Norte que cese de inmediato las hostilidades que realiza en la región de seguridad definida por el art.4°del TIAR y a que se abstenga de cualquier acto que pueda afectar la Paz y la Seguridad Interamericana.-

- Instar a dichos Gobiernos, (Argentina y Reino Unido), a que establezcan de inmediato una tregua que permitan el normal desenvolvimiento de las gestiones conducentes a la solución pacífica del conflicto, teniendo en cuenta los Derechos de Soberanía de la República Argentina sobre las Islas, así como los Intereses de sus pobladores.-

- Deplorar la adopción por los miembros de la Comunidad Económica Europea y otros Estados, de medidas cohercitivas de carácter económico y político que perjudican al Pueblo Argentino y exhortarlos a que dichas medidas sean levantadas, ya que constituyen un grave precedente, por cuanto no están amparadas en la resolución 502 dd Consejo de Seguridad de la ONU y son incompatibles con la Carta de la ONU, OEA y GATT.-

Esperamos que esta breve reseña histórica le sirva a Ud. para evaluar mejor los hechos y comprender el sentir de todo el Pueblo Argentino que no acepta ser colonizado nuevamente.-

Si Ud. está contra el colonialismo reproduzca este documento y colabore c su difusión.- Habrá contribuído a la causa de la Libertad de los Pueblos.-

La entidad abajo firmante adhiere al presente texto:*

NOMBRE DE LA EMPRESA Y/O PERSONA: ----- ----------- --------------

--- --- ---------

(*) El presente documento fue redactado exclusivamente con información suministrada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina.-

Antecedentes sobre la construcción de la pista provisoria en las Islas Malvinas, proporcionados por el jefe del Departamento Técnico de la Dirección General de Infraestructura de Aeronáutica Comodoro D. Luis A. Remorino, a un requerimiento.

Bs. As., 12 de mayo de 1982



Comodoro (R) SANTOS DOMINGUEZ KOCH
Director de Estudios Históricos

MEMORANDUM

Para información de: 1

JEFE ESTADO MAYOR GENERAL
(Departamento Asuntos Generales)

PRODUCIDO POR:

MAYOR D. LUIS ALBERTO REMORINO

Buenos Aires, AGOSTO **de 19**71

Asunto: INFORMAR SOBRE LA COMISION A ISLAS MALVINES (ASPECTO INFRAESTRUCTURA

INFORMACION GENERAL:

1. La zona investigada, que toma Puerto Stanley como centro y comprende un area de 10 millas de radio aproximadamente, tiene una ondulación pronunciada, con afloramientos de rocas cuarzíticas muy estratificadas.-

2. El terreno natural está recubierto por un pasto muy apretado de raíces profundas, creando una masa compacta de 15 cm. de espesor, alternados con matas de un yuyo llamado "Diddle Dee" que produce una especie de montículos bajos.-

3. Debajo de la capa vegetal se encuentra, salvo muy pocas excepciones, un manto de turba cuyo espesor varía desde 50 cm. a varios metros. La turba, material de carácter orgánico no es apto para soportar cargas sobre él, por lo que se deben descartar los lugares en los que se encuentra como zonas aptas para un aeropuerto.-

4. Además, debido al estudio de los vientos predominantes de la zona (dirección e intensidad), se debía buscar una ubicación que permitiese orientar la pista en la dirección ideal, 11-29 (Anexo A).-

5. El invierno se caracteriza por ser la estación húmeda, encontrando en esta época el nivel de la capa freática muy próxima al nivel del suelo, por lo que se deben prever muy buenos drenajes.-

UBICACIONES ESTUDIADAS:

6. Los probables sitios estudiados están ploteados en el plano que figura como Anexo B.

COMISION A MAL. cm ALBATROSS.
+ Agregado Inglés
COM ALCIDES DEGAND LOB
MAY CARLOS BLOOMER REEVE
MAY LUIS REMORINO

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de:	
	Buenos Aires, ... de 19

Asunto:

7. Area I - Lugar elegido para la pista definitiva consiste en un suave valle, rodeado por lomas y afloramientos rocosos. El terreno posee una ligera pendiente hacia el oeste ("Whalebone Cove"). En el lugar de la pista existe una suave depresión cubierta en la actualidad por 30 cm. de agua.-

8. Existe una cubierta de tierra vegetal y pastos naturales de 10 a 15 cm. de espesor; debajo se encuentra un manto de arena con una profundidad de más de dos metros (máxima profundidad de las perforaciones realizadas).-

9. Se puede obtener una pista de 1.200 m. sin problemas de consideración, mayores distancias traen aparejados problemas con turba que encarecerían los trabajos.-

10. El máximo problema de este lugar es asegurar el drenaje. Debido al alto nivel de la napa freática se deberá colocar una red de caños perforados debajo de la pista que desagüen en dos zanjas laterales (drenaje tipo francés), colectoras y que lleven el agua hacia la bahía próxima (Whalebone Cove").-

11. Area II: Ubicada en la misma península de Pembroke hacia el N.E. del Area I. Es el lugar más uniforme de todos los estudiados.-

12. Posee pendiente natural que hace más fácil los drenajes hacia ambos lados.-

13. Tiene algunas afloraciones rocosas y dunas de arena, posee muy poca vegetación.-

MEMORANDUM | **PRODUCIDO POR:**

Para información de:

....

Buenos Aires, ... de 19......

Asunto:

14. Se hicieron cinco perforaciones, que dieron una capa superficial de turba de espesor variable (entre 50 cm. a 2 m.) sobre una capa de arcilla verdosa de alto índice de plasticidad. En algunos sectores existen estratos de canto rodado.-

15. Por esta razón se descartó este lugar, ya que el valor soporte obtenible es prácticamente nulo.-

16. Area III- Esta zona se encuentra próxima a Hookers Point y a 4 Km. de Puerto Stanley.-

17. Este lugar se ha considerado como el único factible para la implantación de una pista transitoria.-

18. La morfología del sitio permite la instalación de una pista de 650 m. aproximadamente, con 100 m. en cada cabecera como franja de seguridad.-

19. El terreno está cubierto por pasto natural compacto, sobre un manto de arena de espesor variable entre 30 a 75 cm. Debajo del estrato de arena se encuentra turba y enaalgunos sectores roca.-

20. Se hicieron 8 perforaciones cuyo resultado se agrega como Anexo C.

21. Existe en el extremo N.E. próximo a progresiva 550 un afloramiento rocoso que es necesario quitar con un volumen de roca de aproximadamente 1.300 m3..-

22. La solución prevista para la pista transitoria consiste en lograr una superficie que cumpla con las máximas pendientes admisibles por O.A.C.I., mediante la utilización de arena y piedra disponibles en zonas próximas

(existe una playa a 500 m. del eje de la pista)

23. Sobre esta superficie se colocarían placas metálicas, de aluminio extruído, unidas entre sí, para formar la superficie portante de pista y plataforma.

24. Existen dos tipos de placas, la usada por la Fuerza Aérea de EE.UU. cuya designación es AM-2 de dimensiones, 3,60m. por 1,20 m. y la HAFM-2-P con placas de 3,60 por 0,60 m. ambas desarrolladas por Harvey.

25. Se estima que ambos sistemas son aptos para la función prevista.

26. Se debe dejar claramente expresado que es una pista transitoria, con una vida útil de 1½ a 2 años, que necesitará buen mantenimiento.

27. El avión crítico del punto de vista de la resistencia será determinado cuando se posea más información sobre este tipo de materiales, del cual no se posee experiencia, pero se puede suponer que con el Guaraní no existirá ningún problema.

28. Además es necesario hacer resaltar que el material es recuperable en gran parte, pudiéndose utilizar en otras zonas del país, para pistas de despliegue o transitorias.

29. Asimismo el personal de la Fuerza Aérea adquiriría una experiencia que se estima es necesaria.

30. Area IV: Es la zona de Mayray Height, la más próxima a la población de Puerto Stanley.-

MEMORANDUM	**PRODUCIDO POR:**
Para información de:	
	Buenos Aires, de 19

Asunto:

31. Es un viejo yacimiento de turba, lo que lo hace inapto para construir.-

32. Además posee construcciones y una línea eléctrica en el lado norte que están fuera de normas.-

33. En el costado Sur están los actuales yacimientos de turba en explotación, (2,5 m. de altura.).-

34. En la cabecera Este existe un campo de antenas de la B.A.S. (British Antartic Survey), y de la radio-enlace con Londres.-

35. Fue descartado.-

36. Area V: Es el actual hipódromo - El terreno está ubicado próximo a la zona urbanizada, pero tiene numerosos inconvenientes, ya que en la cabecera Oeste existen las antenas de la estación de rastreo de satélites; en la cabecera Este tiene construcciones y casas.-

Además está cruzado por dos arroyos y el suelo natural es turba muy blando, lo que hace inadecuado como posible ubicación.-

37. Area VI: Es la zona de Wireless Ridge. Es una zona de turba y de gran pendiente transversal. No se consideró apto.-

38. Es necesario destacar que se estudió la posibilidad de que la pista provisoria se construya en la misma zona que la definitiva, paralela a ella. La única ubicación fué coincidente con la zanja de drenaje de la pista principal por lo que se descartó, ya que traería un atraso prolongado de la obra principal.-

INFORMACION COMPLEMENTARIA:

39. Sobre la base de la solución propuesta para la pista transitoria, que fué considerada apta por el especialista inglés en construcciones, ///

MEMORANDUM

Para información de:

....

PRODUCIDO POR:

....

Buenos Aires, ... de 19........

Asunto:

Tte. Coronel Wheatley., se estima que el tiempo de ejecución estaría alrededor de los cuatro meses.-

40. Debido a que no se tiene información del costo de las placas no se puede estimar el costo del trabajo, ya que ellos representan la mayor parte del total. En cuanto a la fuente de origen de los fondos se estima que debe ser el Plan Nacional de Infraestructura.-

41. El empleo de otros materiales, tales como placas plásticas, se ha descartado debido a las malas condiciones del terreno, que hacen necesario una distribución de las cargas sobre la mayor superficie posible.-

42. De las averiguaciones realizadas en el lugar se consideró que la mano de obra especializada debe ser llevada desde el continente, pudiendo contar solamente con personal auxiliar de las islas.-

43. El empleo de personal local sería muy bien recibido, ya que daría una fuente de trabajo que en este momento es necesario, por la situación económica que atraviesan. El salario normal es de 4 libras por día de 8 horas de trabajo.

44. Existen algunas máquinas que pueden ser utilizadas, como martillos preneumáticos, vibradores, soldadoras, vehículos, un tractor, etc., pero se considera que deben ser analizados como refuerzo y emergencia del equipo que se trasladaría a realizar la tarea.-

45. El mayor problema se estima será el alojamiento del personal, estimado en 25 personals aproximadamente, ya que el único alojamiento es el hotel "Upland Goose", que posee 8 habitaciones con capacidad para 14 personas.

MEMORANDUM

Para información de:

PRODUCIDO POR:

Buenos Aires, de 19

Asunto:

46. Una posibilidad sería alquilar una casa, lo que es problemático pues no existen permanentemente disponibilidades; sino que ocasionalmente puede haber alguna; por ello se considera que habrá que prever la construcción de una barraca, llevar algunas casillas rodantes, o la combinación de ambas.-

47. La alimentación de los habitantes está basada en carne de cordero papas y productos envasados, por lo que se debe llevar provisiones que complementen la dieta alimenticia a la cual nuestra gente está acostumbrada.-

48. Se estima que para ejecutar esta obra, por las características particulares de la misma, se debe emplear el método "por administración", y el dinero a ser empleado en mano de obra y materiales de las islas, deberá ser en efectivo, con el objeto de poder cumplir con la misión asignada y dar una buena imágen del país entre los habitantes de las Malvinas. En razón de que la mayor parte del costo de la obra son las placas, se considera que no e conveniente que el trabajo lo ejecute un contratista, ya que cobraría sus beneficios y gastos generales, sobre el total. Por otra parte el personal que ejecute la obra, podrá encargarse del mantenimiento por el entrenamiento adquirido en el montaje de las placas.-

49. Se considera que el medio más efectivo para llevar a cabo la obra es la creación de un grupo de tareas, con la asignación del personal y medios para posibilitar el cumplimiento de la misión.

MEMORANDUM

Para información de:

....

PRODUCIDO POR:

....

Buenos Aires, ... de 19....

Asunto:

50. Existe una incógnita, que es donde y como se desembarcarían los materiales, para lo cual se deberá consultar a un especialista del tema, que analice, calado de buques, gruas, etc..-, por lo que se sugiere se solicite la colaboración de un Oficial de Marina para que analice el desembarco.-

PROGRAMACION Y EQUIPOS:

51. Tomada la decisión por parte de la Superioridad de realizar esta tarea, se estima que la secuencia en tiempo será la siguiente:

a) Relevamiento plani-altimétrico de la zona por intermedio de topógrafos de la Dirección de Infraestructura, con una duración de 10 días aproximadamente.-

b) Confección de proyecto (40 días).-

c) Gestión de compra de las placas metálicas, (se desconoce el tiempo necesario para tener el material en Buenos Aires).-

d) Simultáneamente a la tarea del inciso anterior, se preparará el grupo de tareas que realizará el trabajo.-

e) Embarque, transporte y desembarque del material, equipo y personal (10 días).-

f) Ejecución del trabajo (120 días).-

52. Por su parte, las autoridades de las Islas han convenido que ellas construirían una aeroestación provisoria, una casilla para los equipos de rampa, y la provisión de agua, teléfono y energía eléctrica.-

MEMORANDUM

Para información de:

PRODUCIDO POR:

Buenos Aires, ... **de 19**

Asunto:

53. Se estima en primera aproximación que el equipo necesario para ejecutar la tarea es:

1. Topadora liviana
1. Motoniveladora
5. Camiones livianos
1. Rodillo metálico
1. Cargadora
2. Lanrover
1. Casilla rodante
1. Obrador

54. El volúmen a transportar se agrega como Anexo D. discriminándose solamente los elementos más representativos.

PISTA DEFINITIVA:

55. Será construída por el gobierno inglés, en el lugar previsto por los consultores R.V.Wainwright y F.J. Botham en 1969, (Area I del Anexo A).-

56. Este proyecto ha sido modificado en cuanto al perfil tipo ya que el nuevo diseño está constituido por 12.7cm. de macadam y 12.7 de arena-cemento (al 10%) con una capa de concreto asfáltico de sellado.-

57. El plazo de ejecución previsto es de 380 días laborables, és decir aproximadamente 1 ½ año de trabajo.-

20

MEMORANDUM | **PRODUCIDO POR:**

Para información de:

Buenos Aires, ... **de 19**

Asunto:

58. El costo de esta pista está estimado en 250.000 libras, que incluye teléfonos, con la población (6.000 L.). Agua corriente (12.000 L), energía eléctrica (10.000 L.) y cloacas (2.000 L.), que en principio serán destinados al obrador y luego servirán para aeroestación y demás obras auxiliares.-

LUIS ALBERTO REMORINO
MAYOR
AUXILIAR DPTO. TECNICO

PERFOR. 1

10 cm. Tierra vegetal
10 cm. Arena
Turba

PERFOR. 2

10cm. Tierra vegetal
35cm. Arena
Turba

PERFOR. 3

10 cm. Tierra vegetal
50 cm Arena
Turba

PERFOR. 4

15 cm Tierra vegetal
30 cm. Arena
Turba

PERFOR. 5

10 cm. Tierra vegetal
30 cm. Arena
Turba

PERFOR. 6

10 cm. Tierra vegetal
75 cm. Arena
Turba

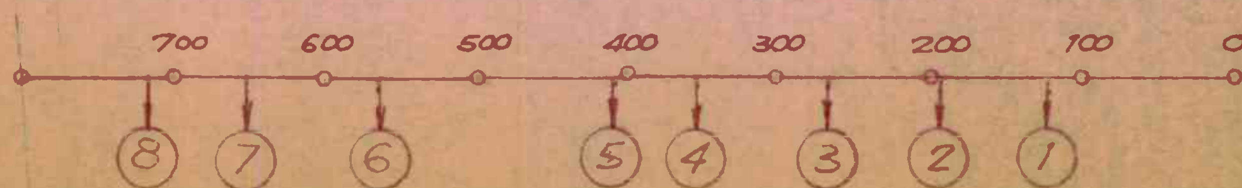
PERFOR. 7

15 cm. Tierra vegetal
105 cm. Arena
Turba

PERFOR. 8

10 cm. Tierra vegetal
45 cm. Arena
Turba

UBICACION DE LAS PERFORACIONES REALIZADAS SOBRE EL EJE DE PISTA



24

1 MAYOR D. LUIS ALBERTO REMORINO

JEFE DEPARTAMENTO ASUNTOS GENERALES BUENOS AIRES, DE SETIEMBRE 71.-

INFORMAR SOBRE CONSTRUCCION PISTA TRANSITORIA EN LAS ISLAS MALVINAS.-

1. Elevo al señor Jefe el presente Memorandum referente a la construcción de una pista transitoria en proximidades de Puerto Stanley en las Islas Malvinas.-

2. Como se ha expresado en el informe sobre la visita a las Islas oportunamente realizada, solo es posible cumplir con la misión asignada, utilizando elementos especiales.-

3. Esto es debido a que la razón de construir la pista transitoria es que la definitiva, construída con materiales tradicionales no estará terminada antes de julio de 1974, de acuerdo a la programación realizada por los representantes del Gobierno Británico.-

4. De los materiales especiales para construir pistas, se analizaron dos, el MO-MAT "heavy duty" tipo 127 y el HAFM-2-P, de Harvey Aluminum; descartándose la malla P.S.P. por no servir al propósito buscado.-

5. De acuerdo a la información obtenida, el coste de ambos materiales es practicamente el mismo, ya que el HAFM-2-P. cuesta U$3,70 el pie2 y el MO-MAT varía entre U$s 3.70 a U$s 3,20 el pie2 según sean los accesorios.-

6. En el aspecto técnico, en función de la subrasante, que tenemos e el lugar elegido para la pista transitoria, único en un radio de 15 millas

///

continuación///

de Puerto Stanley, se considera que solo es apto el HAFM-2-P.

7. La causa de esta apreciación es que los elementos analizados trabajan en forma totalmente opuesta, mientras que HAFM-2-P Harvey es el sustituto a un pavimento rígido y por lo tanto distribuye las cargas en un área muy grande y produce presiones sobre el terreno débiles, el MO-MAT es el sustituto de un pavimento flexible que produce una distribución de cargas cónica con presiones altas.-

8. Por esto el primero puede admitir, para Aeropuertos terrenos de inferior calidad que el MO-MAT.-

9. De acuerdo a la información del representante, el material no estaría antes de 5meses en Buenos Aires, considerando 30 días de transporte y los plazos de entrega, 90 y 120 días.-

10. Se sugiere, en caso de una decisión afirmativa, que antes de efectuar la compra del material se envíe personal para evaluar los elementos y accesorios que son necesarios, y conocer los procedimientos de armado y desarmado, como también el reemplazo de placas, en caso de deterioro.-

11. Al costo de las placas U$S 936.265, hay que incrementar los gastos de preparación de la subrasante, e instalación, que se estima en una primera aproximación en $a. 1.000.000,--

///

MEMORANDUM

continuación///

12. El costo de las placas se ha hecho en base de una pista de 30 metros de ancho por 800 m. de largo.-

13. Se considera que gran parte de las placas son recuperables y podrán ser utilizadas en otros lugares que por razones circunstanciales se necesite una pista en corto plazo.-

COMISION A LAS ISLAS MALVINAS

I - INFORMACION DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS EN FORMA CRONOLOGICA:

1.- La comisión realizada entre el 11 y el 20 de enero de 1972 a Puerto Stanley, estuvo constituida por:

Mayor D. LUIS A. REMORINO

Ingeniero D. VICTOR CABOS

Agrimensor D. ALFREDO FERRERO

2.- Además a efectos de realizar estudios de factibilidad de la operación en el puerto para poder trasladar el equipo y maquinarias del Equipo de Tareas que realizará la obra, fué el Capitán de Fragata D. RAUL A. MARINO.-

3.- La misión de la Comisión Aeronáutica fué de realizar el relevamiento plani-altimétrico y el estudio de suelos en el lugar elegido para realizar la pista provisoria, y con esos datos poder confeccionar el proyecto respectivo.-

4.- El lugar había sido determinado por la comisión que se trasladó en el mes de agosto de 1971, presidido por el Comodoro D. ALCIDES DEGAND LOB y constituida por los Mayores D. CARLOS BLOOMER REEVE y D. LUIS A. REMORINO.-

5.- Se decoló desde la VII Brigada en el BS-01 el dia 11 de enero a las 09:00 horas.-

6.- Se arribó a Comodoro Rivadavia a las 15:30 horas.-

7.- En el lugar, a requerimiento periodístico se realizó una conferencia de prensa, en donde se informó del inicio de los vuelos regulares comerciales por parte de L.A.D.E. y por otra parte el objeto del Grupo de Trabajos, destacándose que debido a que el acuerdo con el Reino Unido sobre la construcción de la pista provisoria no estaba firmado, no podrá asegurarse su ejecución y por ende no existía fecha de iniciación de las tareas. La razón de los estudios eran adelantar

el trabajo de proyecto a efectos de responder con celeridad luego de concretado el acuerdo.-

8.- Se decoló el día 12 de enero de las 06:00 horas de Comodoro Rivadavia y se arribó a Puerto Stanley a las 09:30 horas.-

9.- La Comisión era esperada por el Jefe del Departamento de Obras Públicas Mister T. ROYANS en representación del Secretario Colonial quien se encontraba enfermo.-

10.-Se puso a disposición de la Comisión Aeronáutica un vehiculo Land-Rover con chofer, para ser usado en el traslado al emplazamiento de la pista.-

11.-En el mismo dia se comenzaron las tareas, fijándose el eje de la pista 09-27; se jalonó cada 25m.-

12.-El dia jueves 13 se comenzó la tarea a las 08:00 horas debiéndose suspender por la excesiva intensidad del viento que llegó a 56 nudos.-

13.-Por la tarde se solicitó y obtuvo una entrevista con el Servicio Meteorológico en donde se solicitó datos estadisticos sobre las condiciones del lugar.-

14.-Se agrega como anexo A las temperaturas máximas y mínimas y promedio mensuales, días de lluvia, nieve y niebla. Asimismo las areas de intensidad de viento, horarios en el dia promedio mensual.-

15.-El dia 14 de enero no se pudo tampoco trabajar en el campo, debido a que el viento sopló a intensidades superiores a los 65 nudos.-

16.-Por ello se visitó las máquinas del único contratista de las Islas Mister JOHN ROWLAND.-

17.-De interés para nuestra tarea son dos compresores Holman; con martillo neumático y una excavadora hidráulica JCB y un Land-Rover diesel, un tractor Albion-Cuthberston.-



18.- Asimismo se consultó el costo del personal informándosenos que la hora hombre se pagaba en dia laborable a £ 0,40. 32

19.- El dia sábado 15 el temporal continuó por lo que se aprovechó para buscar la posibilidad de alojamiento para el personal del Equipo de Trabajo.-

20.- Se consiguió una casa de propiedad de la F.I.C. (FOLKLAND ISLAND COMPANY) que tiene 6 habitaciones grandes de 5 x 4 metros, cocina grande, antecocina y baño.-

21.- Para nuestras necesidades, es conveniente realizar ciertas modificaciones, en especial agregar un grupo de duchas para lo cual se tomaron todas las medidas a efectos de prefabricar con anticipación y luego montar en el lugar.-

22.- El precio solicitado fué de £ 12,- por semana.-

23.- En caso de aceptarse, se deberá con cierta antelación informárselo al gerente de la F.I.C. Mister ALASTAIR SLOGGIE.-

24.- Se sugiere que previo la llegada del equipo de trabajo adelantar dos o tres operarios que reacondicionen la casa y efectúen las modificaciones necesarias.-

25.- Para ello se puede utilizar un barco dinamarqués que cuatro veces al año toca Mar del Plata y luego va a Puerto Stanley. Los próximos viajes son a mediados de marzo y junio, se debe coordinar con la F.I.C. quien es la Compañía que renta el barco.-

26.- Además se buscó la posibilidad de rentar espacio en cámaras frigoríficas.-

27.- Existen dos, una propiedad de la F.I.C. quien no tiene inconvenientes en rentar hasta 20m3 y otra mas chica propiedad de KELPER STORE.-

28.- Los precios no fueron dados debido a que deben realizar estudios de costo ya que nunca se había presentado este tipo de operación.-

29.- Ad referendum de los costos se sugiere rentar parte de ambas ya que la apertura de las cámaras se haría semanal y con una buena coordinación se podría asegurar un abastecimiento bisemanal.

30.- El objeto de la necesidad de este volúmen frio es que la alimentación en las Islas es deficiente en verduras y frutos, no existiendo disponibilidad de carne vacuna.-

31.- Es deseable para nuestro personal asegurar una alimentación adecuada para obtener el máximo rendimiento y obtener y mantener una alta moral.-

32.- Por la tarde se visitaron las disponibilidades de trituración de piedra ya que se piensa colocar una base de piedra partida de 0,20m debajo de las placas, para asegurar una mejor distribución de las cargas y evitar en caso de movimiento el bombeo a la superficie, de materiales frios y agua.-

33.- En la zona existen cinco trituradoras chicas, tres del gobierno local, una del British Antartic Suney y otra particular; se estima que una se podría obtener como refuerzo a la que se debe llevar desde aquí.-

34.- El dia 16 se continuó con la tarea principal, ya que las condiciones meteorológicas habían mejorado, pudiéndose con el refuerzo de personal contratado, efectuar el relevamiento plani-altimétrico.- Se trabajó de 08:00 a 20:00 horas.-

35.- El día lunes 17 se realizó el estudio de suelos, para lo cual se perforaron 26 pozos para determinar los distintos horizontes de suelo y nivel de napa freática.-

36.- Asimismo se obtuvieron muestras para ser analizadas en laboratorio.-

37.- El día 18 se completó el estudio y por otra parte se buscaron lugares de extracción de materiales necesarios para la ejecución del trabajo.-

38.- También se visitó el lugar elegido para la ejecución de la pista definitiva el cual fué ligeramente desplazado hacia el sud, del primitivamente seleccionado. Este desplazamiento surgió del trabajo de la última comisión de consultores ingleses.-

39.- Es necesario informar que el suscripto tuvo oportunidad de hablar con los dos ingenieros británicos que estuvieron dos meses trabajando en el estudio de la pista principal, quienes se mostraron muy decepcionados por las características del lugar, y ante la imposibilidad de obtener un sitio de mejores características.-

40.- Por otra parte comentaron que el costo del trabajo había sido calculado mucho mas elevado que la estimación realizada en previos estudios efectuados sobre este tema.-

41.- El costo sobrepasaría holgadamente el millón de libras, en contra de las trescientas mil estimadas.-

42.- Por otra parte se tuvo una reunión con el secretario colonial Mister John Jones y el jefe del Departamento de Obras Públicas como así también el jefe del Servicio Aéreo.-

43.- En dicha reunión se le informó al secretario colonial que la tarea había sido cumplida. Además se le solicitó que durante la ejecución de la obra poder utilizar los talleres de propiedad del gobierno para realizar el mantenimiento de la maquinaria y vehículos; a lo cual dijo que no había inconveniente pero sugería que se lo dejara aclarado en el convenio respectivo.

44.- El día 19 a las 14:00 horas se decoló de Puerto Stanley en el BS-01 arribando a Comodoro Rivadavia a las 19:00 hs.

45.- Se hicieron declaraciones a la prensa, que estaba esperando en el aeropuerto informándoseles que se había cumplido con la misión asignada.-

46.- El día 20 se decoló a las 11:00 horas de Comodoro Rivadavia arribándose a Morón a las 19:00 horas.-

II - INFORMACION COMPLEMENTARIA

47.- De acuerdo a lo expresado por el capitán de fragata MARINO no existiría problema en el transporte de los equipos pudiéndose atracar a muelle y efectuar la descarga con las gruas del barco.-

48.- Por razones de precaución se colocarían tablones o placas sobre el espigón a efectos de repartir la carga.-

49.- El día lunes 10 de enero el gobernador de las Islas Mister LEWIS habló por radio a la población, entre los diversos aspectos que trató, se refirió a la construcción de la pista provisoria.-

50.- De acuerdo a la información recibida coincidente de varias fuentes distintas, expresó que la construcción de la misma estaba condicionada a la aceptación por parte del gobierno argentino de tres puntos:

1º) Contratación de mano de obra especializada en las Islas.-

2º) La mayoría del personal que fuese desde argentina debian ser civiles.-

3º) Terminada la pista definitiva se deberá desmantelar la provisoria.-

51.- Otro aspecto que se debe informar es la actividad desarrollada por el yate Fortuna quien estuvo en Puerto Stanley cinco dias realizando un activo acercamiento con la población y autoridades.-

52.- Lo mismo ocurrió con el capitán de fragata MARINO quien tenia autorizado gastos de Relaciones Públicas.-

53.- Por estas razones se sugiere que cuando se envie personal de aeronáutico, se contemple la posibilidad de poder actuar de la misma manera, manteniendo de esta forma entre la población el agradecimiento y reconocimiento obtenido hasta ahora en los vuelos en "Albatros".-

III - LINEAMIENTO DEL PROYECTO A REALIZAR:

54.- De acuerdo a los valores obtenidos in-situ se ha llegado a las siguientes conclusiones:-

1º) Los primeros 600m de pista se obtendrán con relativa facilidad ya que tenemos buenas caracteristicas de suelo y relativamente poco movimiento de materiales para llegar a las máximas pendientes permisibles.-

2º) Los 200m finales serán críticos por tener una subrasante de turba, material totalmente inadecuado para obtener valores soportes compatibles con los necesarios, y desniveles pronunciados que obligaran a grandes movimiento de materiales.-

55.- Es necesario aclarar que el lugar elegido es el único que permite la construcción en forma aceptable ya que no existe próximo a Puerto Stanley, excepto el lugar elegido, para la pista definitiva, un lugar apto para este tipo de obras.-

56.- El relieve y su morfología son totalmente inadecuados.-

57.- En grandes rasgos, el proyecto estará basado en dos puntos

1º) Obtención de los perfiles con aportes de arena de zonas próximas, sin perturbar el estado natural del suelo, excepto la extracción de tres afloramientos rocosos en el extremo N-O de la pista, de poca magnitud.-

2º) Colocación de una base de piedra partida de espesor va-

riable entre 0,20 y 0,30m, de acuerdo a la calidad del suelo subyacente, que permitirá un correcto apoyo de las placas, evitará el agua superficial sea bombeada con materiales finos a través de las juntas de las placas en caso de producirse deflecciones en las mismas.-

58.- El material pétreo se encuentra en forma de canto rodado grueso en la playa próxima al lugar, por lo que la distancia de acarreo será mínima.-

59.- El punto crítico de este proyecto está en tener una capacidad de trituración lo mas grande posible ya que el tiempo de ejecución de la obra es directamente proporcional al tiempo de obtención del material.-

60.- Estimo que la capacidad instalada debe ser de 100T por dia.

61.- Sobre esta base se colocarán las placas de aluminio H.A.FM2-P

62.- Si bien por las caracteristicas actuales del lugar, con pronunciadas pendientes laterales, asegura un rapiido escurrimiento de las aguas pluviales, debido a la proximidad de la napa freática a la superficie del terreno, será necesario construir algunos drenajes de "tipo francés" en forma oblicua al eje central de la pista, quienes producirían un rebatimiento de la misma.-

63.- El drenaje mencionado está constituido por una zanja angosta y profunda rellena de piedras, lo que permite el escurrimiento del agua sin disminuir la resistencia.-

64.- La construcción oblícua es para evitar la coincidencia de un drenajo con una sola fila de placas.-

65.- Es necesario destacar que este proyecto está concebido con el criterio básico de que se trata de una pista provisoria con una vida útil de aproximadamente dos años.-

66.- Por esta causa se deja debajo de la subrasante material orgá-

nico (turba) que en un proyecto definitivo es inadmisible.-

67.-El plazo de ejecución estimado para la primera etapa (600m) es de alrededor de 4 meses y para la segunda etapa (200m restantes) es de 2 meses.-

68.-La ejecución del trabajo debe ser planificada en base a las condiciones especiales de clima, es decir, se deberá trabajar cuando el tiempo lo permita independiente de horarios o calendario.-

IV - ALOJAMIENTO DEL PERSONAL

69.-Se analizaron tres modos de acción:

1º) Alojamiento en hotel.-

2º) Alojamiento prefabricado en el país y transportado con las maquinarias.-

3º) Alojamiento en casa.-

70.-El primero es excesivamente caro ya que dormir por persona cuesta 2£ por día y con pensión 3,5£. Además existe un solo hotel con ocho habitaciones y dos baños, muy reducido en relación a la capacidad necesaria.-

71.-Existe la posibilidad de conseguir en alguna casa alojamiento individuales, pero evidentemente el problema del idioma es una barrera y lo adecuado es tener al personal agrupado.-

72.-El llevar el alojamiento desde aquí estaba en principio previsto y solucionaba muchos inconvenientes, pero trae aparejado las siguientes dificultades:

a) Prolonga el tiempo de ejecución ya que distraería al personal todo el tiempo de montaje.-

b) Se debe solucionar las conexiones de agua, energía eléctrica y eliminar las aguas servidas.-

c) Obtener un terreno apto para su montaje.-

73.-El alquilar casa se considera la solución mas apta y aceptable

y solo estaba condicionado su factibilidad, por la escases de viviendas desocupadas en Puerto Stanley.-

74.- Como se ha informado previamente se consiguió una de seis habitaciones grandes, cocina y baño.-

75.- Está ubicada en un lugar céntrico de la población, sobre calle pavimentada. Además cuenta con un galpón depósito de 4m por 8m.

76.- El estado actual es de abandono por lo que necesita ser reacondicionada en lo que respecta al funcionamiento de las instalaciones.-

77.- La cocina que posee funciona a turba, que es lo acostumbrado en el lugar, pero que estimo debe ser reemplazado por otra de gasoil por ser este el combustible que se llevará para uso del Equipo.-

78.- También es necesario llevar el moblaje. La energía eléctrica es de 220V y 50 ciclos, es decir, igual a la nuestra.-

79.- El agua es provista por el sistema de agua corriente de la comunidad, luego de haber sido filtrada y potabilizada. El sistema cloacal es de derrame a la bahía.-

	SOL	VIENTO Velocidad promedio NUDOS	SUELO CONGELADO Nº	DIAS DE Nieve	Granizo	Niebla	Tormentas	Precipitación de mas de 1mm (días)
Enero	6.2	16.0	2	1	4	1	4	14
Febrero	5.7	16.3	2	2	4	1	4	11
Marzo	5.0	16.3	6	2	4	2	5	11
Abril	3.6	15.6	11	5	4	3	4	12
Mayo	2.4	16.5	17	10	6	3	5	15
Junio	1.8	15.9	20	12	4	3	4	11
Julio	2.2	16.2	21	13	4	4	5	11
Agosto	2.9	16.0	21	12	4	3	5	10
Setiembre	4.2	16.6	19	9	5	2	5	9
Octubre	5.9	17.3	15	7	5	2	6	8
Noviembre	6.6	17.1	7	4	4	2	5	9
Diciembre	6.6	16.9	5	3	5	2	5	12

1951 - 1970

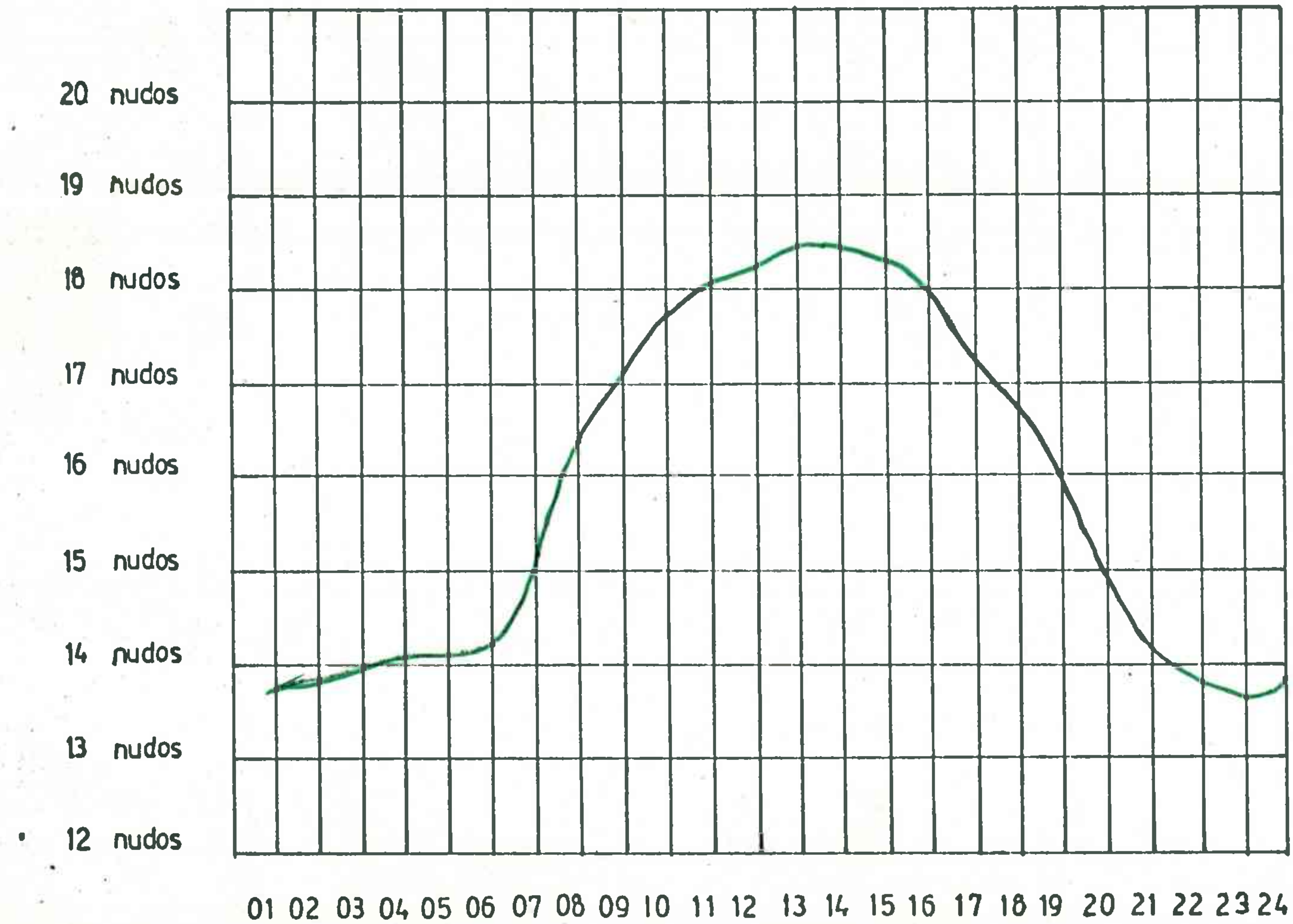
20 años

	TEMPERATURAS					LLUVIA	
	Promedio ºC	Extremos máxima ºC	Extremos mínima ºC	Promedio de Dia ºC máxima	Promedio de Noche ºC mínima	total mms	máxima 24 horas
nero	8.8	24	0	12.9	6.5	74.6	24.0
ebrero	9.0	25	0	13.2	5.6	52.0	36.6
arzo	7.9	24	-1	12.0	4.8	49.7	29.3
bril	5.9	18	-3	9.0	3.2	49.6	20.8
ayo	3.9	13	-7	6.3	1.6	56.2	32.5
unio	2.6	11	-7	4.6	0.4	47.5	18.2
ulio	2.2	10	-8	4.3	0.2	46.5	32.2
gosto	2.6	12	-8	5.0	0.3	45.3	34.4
tiembre	3.4	16	-6	6.4	0.8	36.2	24.9
tubre	5.2	19	-4	9.2	1.9	34.0	31.5
viembre	6.9	21	-3	11.4	3.4	37.6	19.6
ciembre	7.9	22	-1	12.2	4.6	68.8	25.4

VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

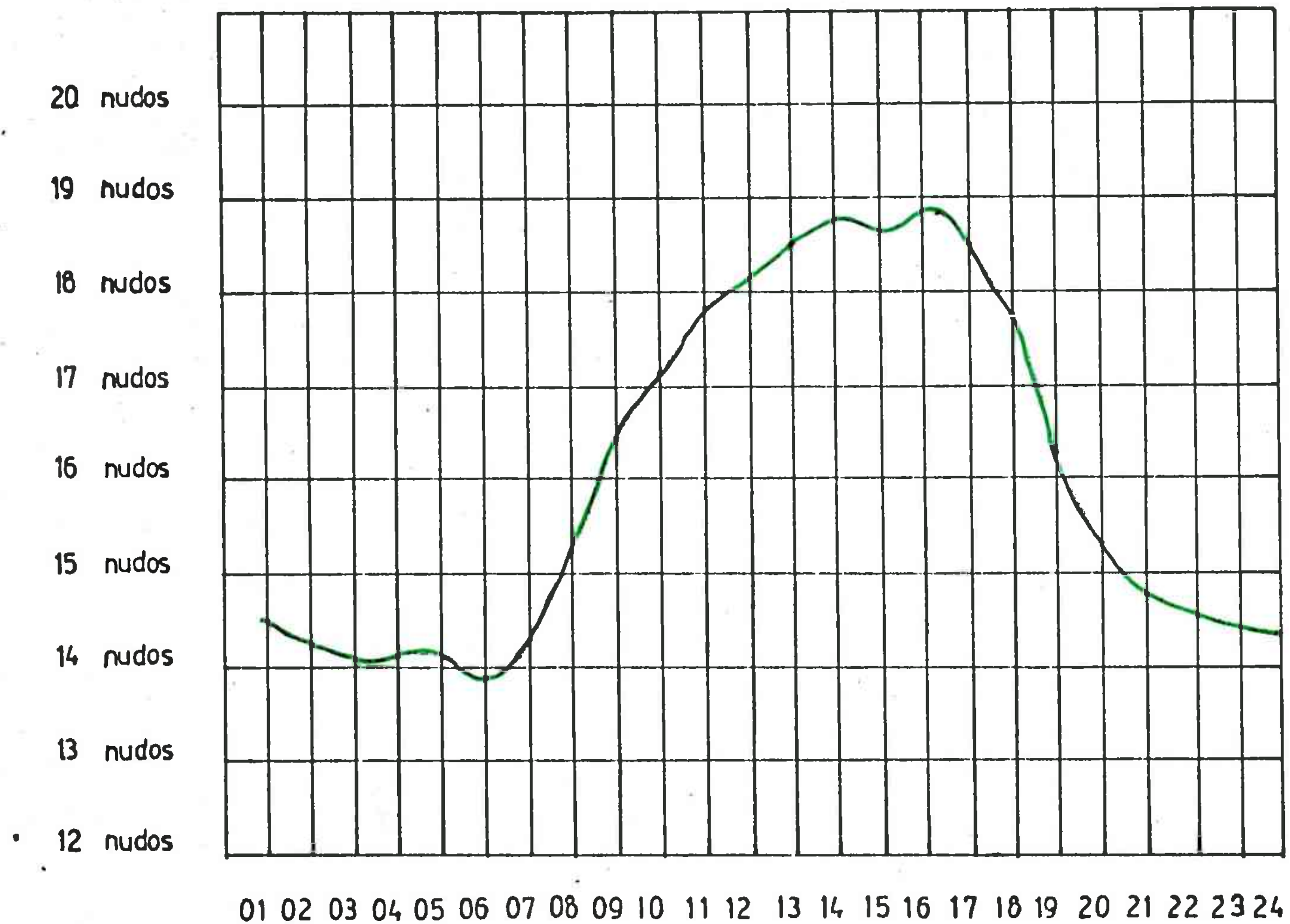
ENERO



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

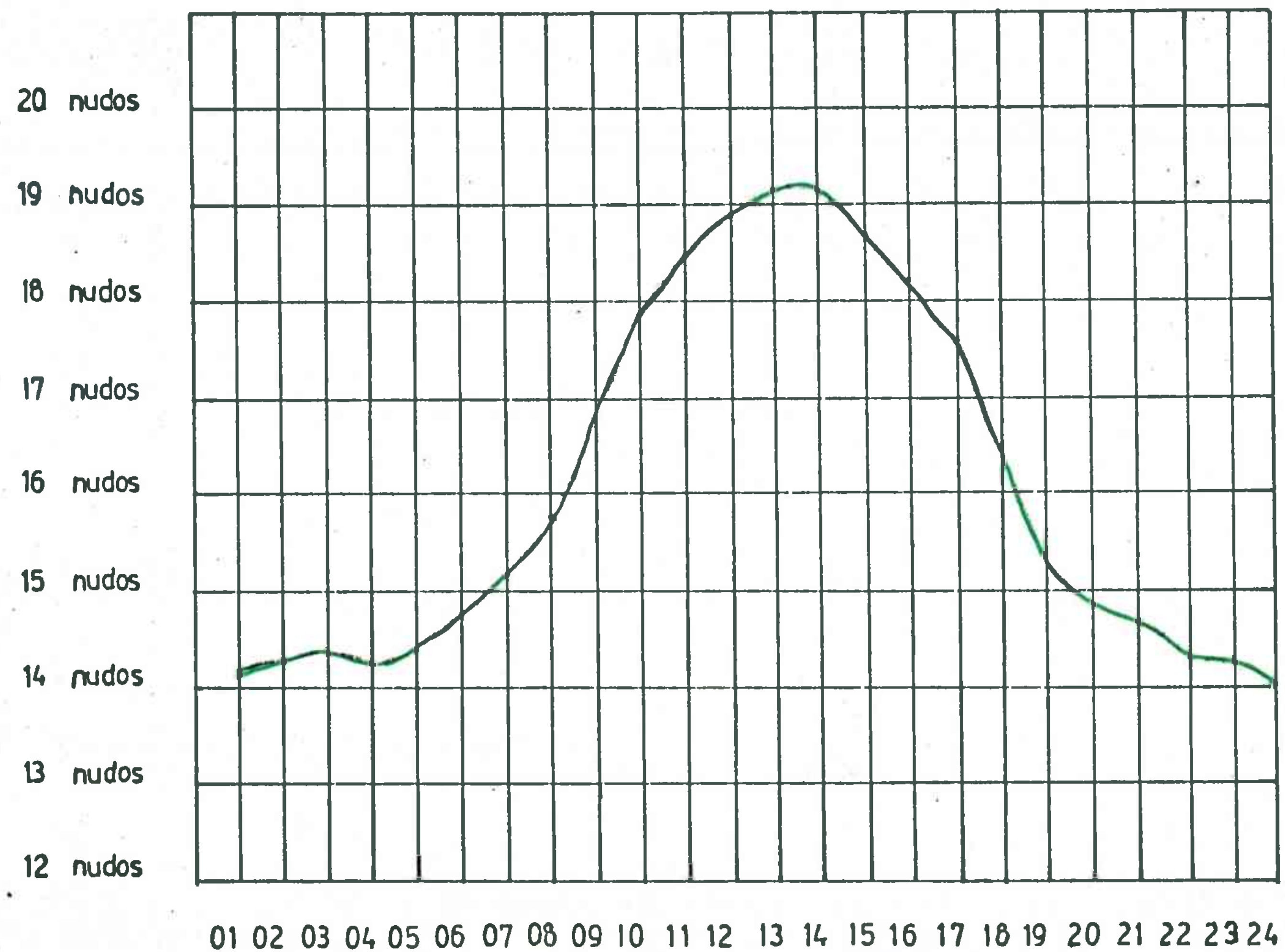
FEBRERO



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

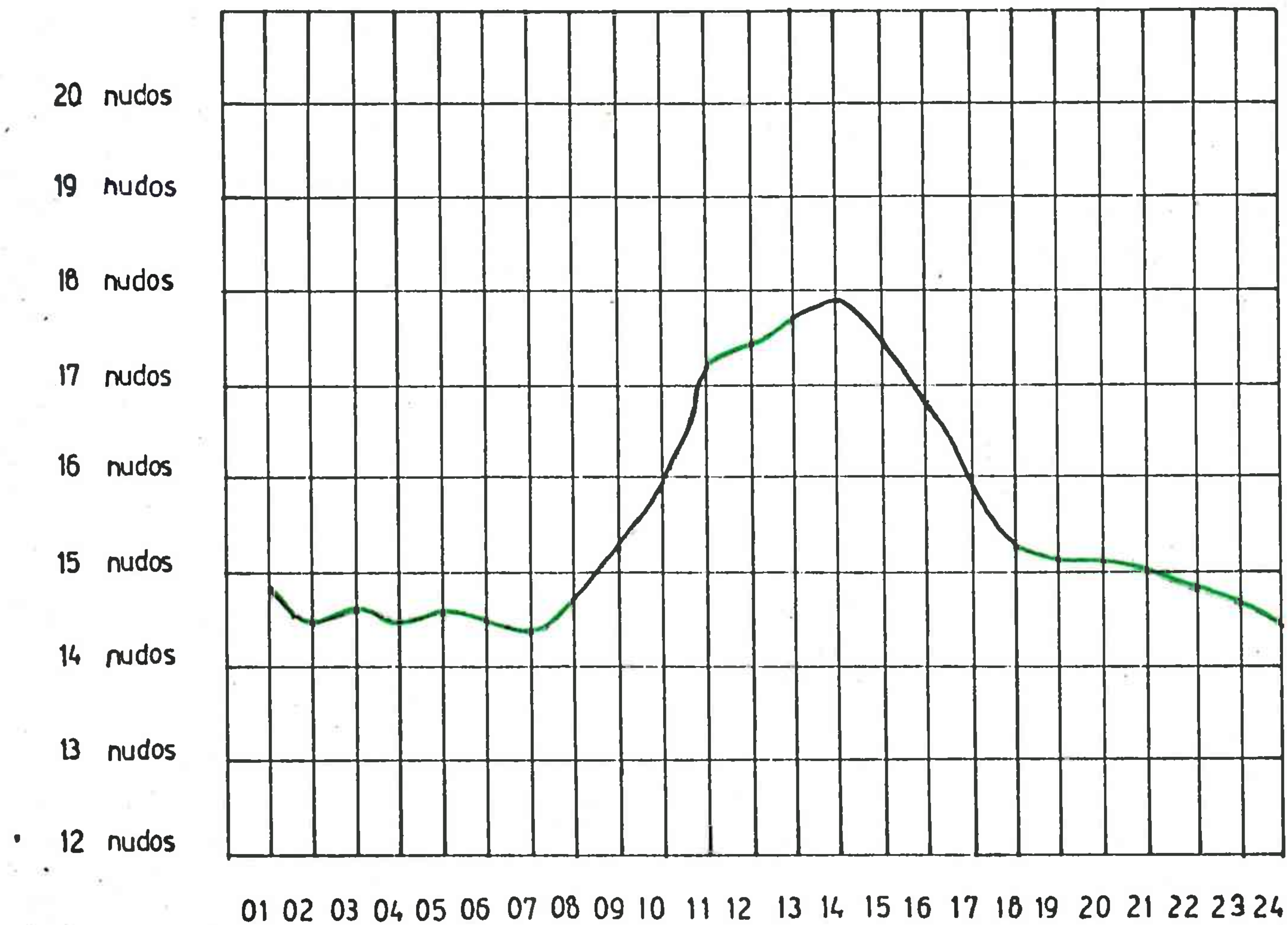
MARZO



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

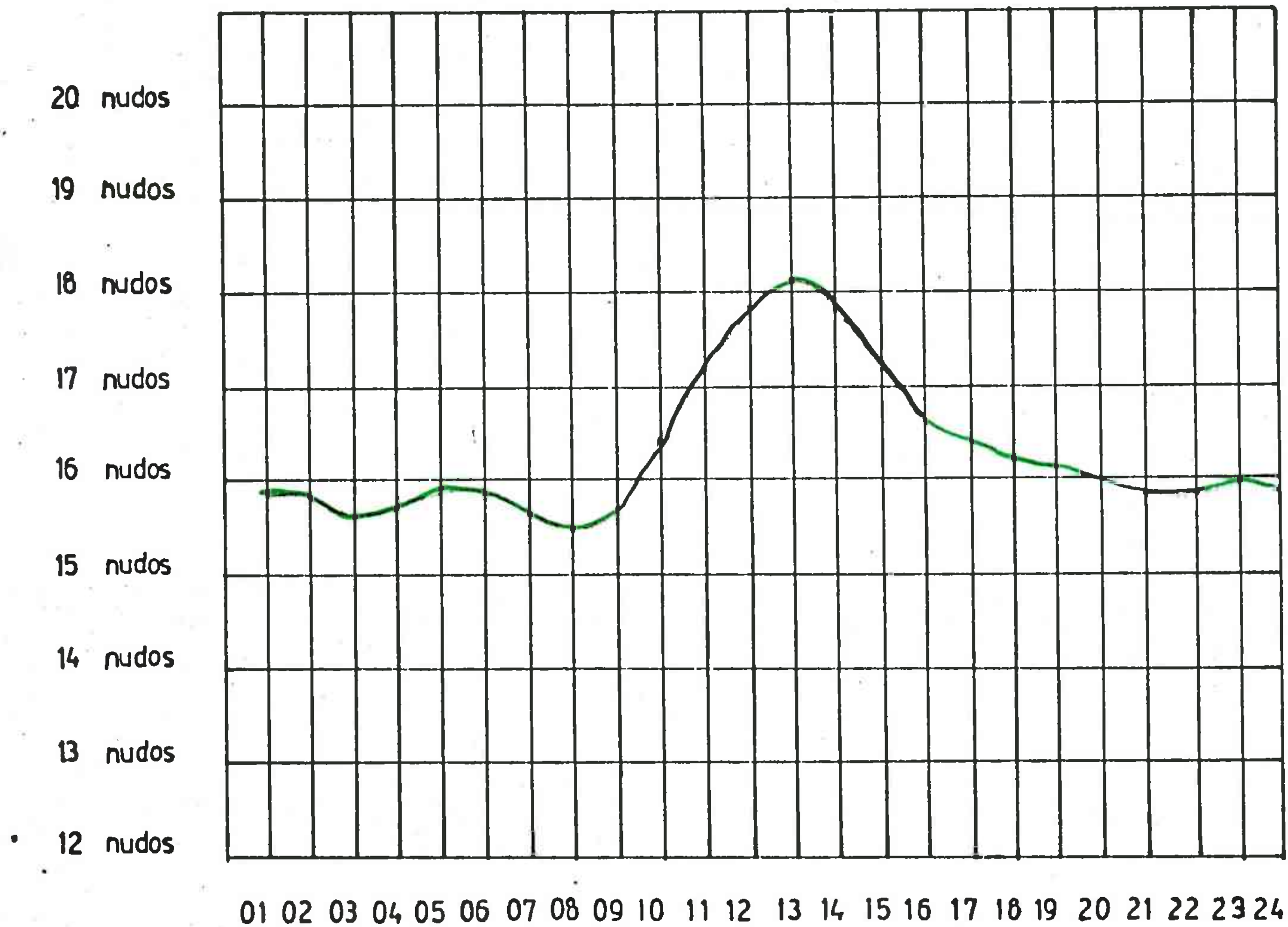
ABRIL



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

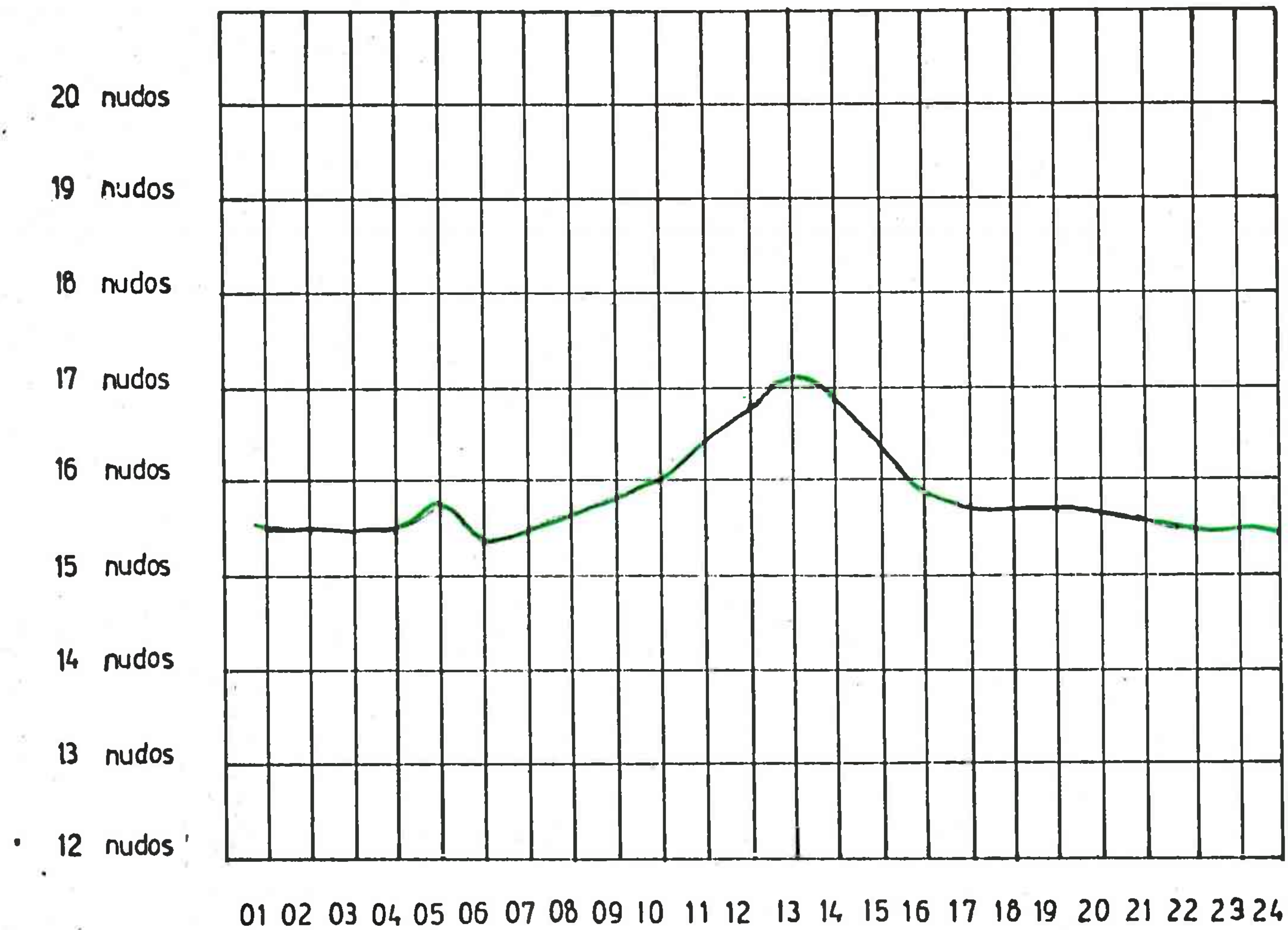
MAYO



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

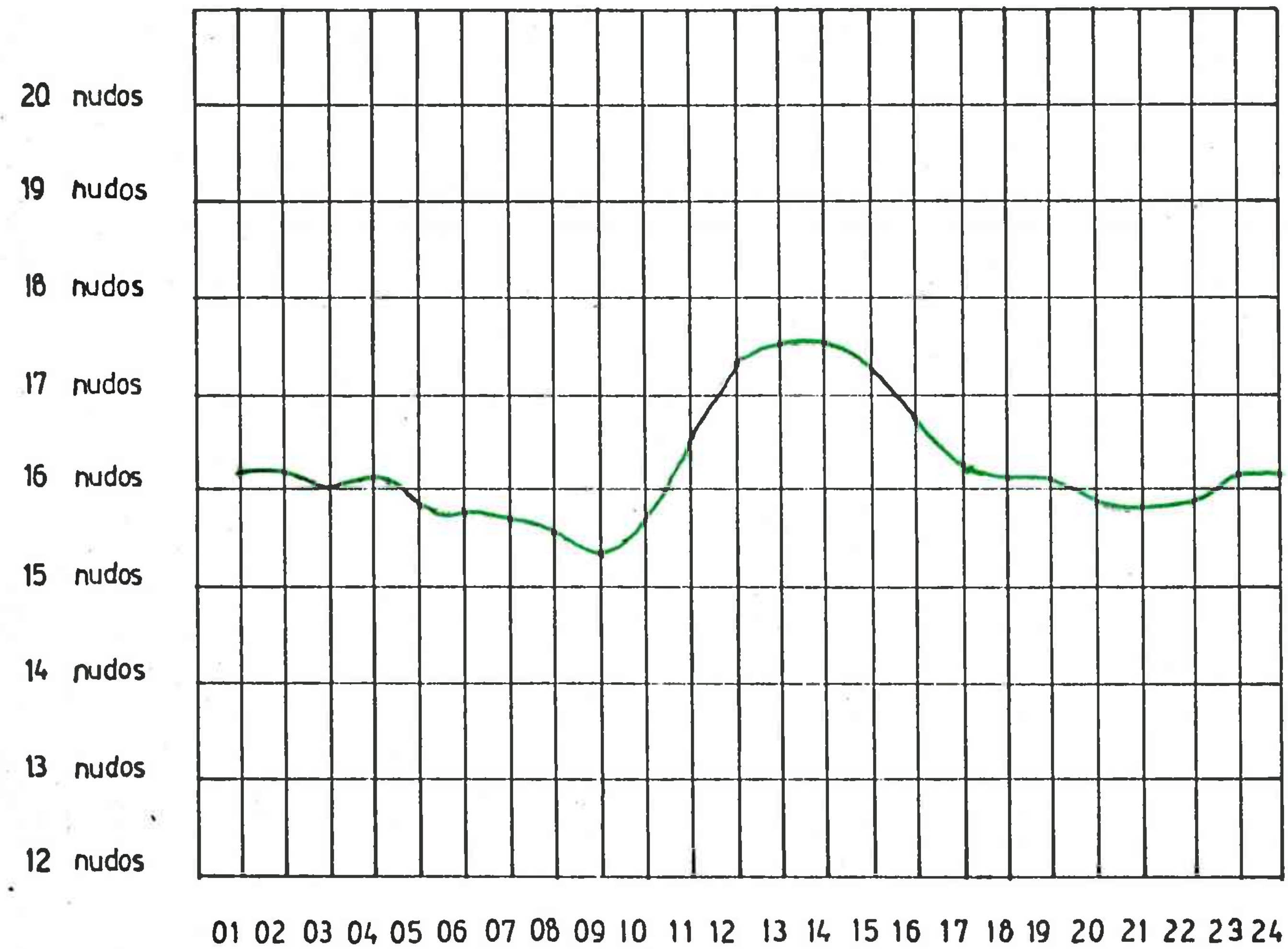
JUNIO



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

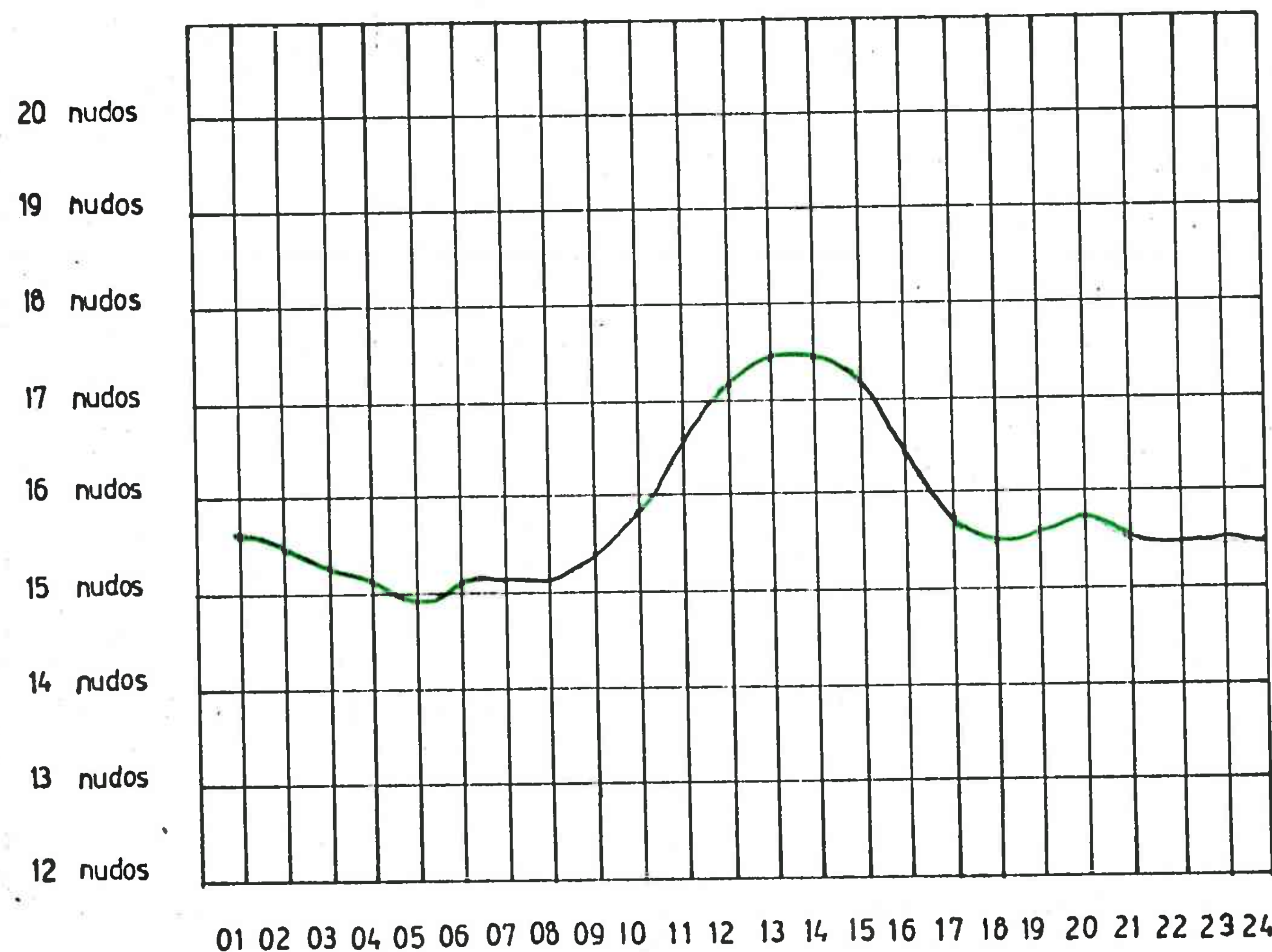
JULIO



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

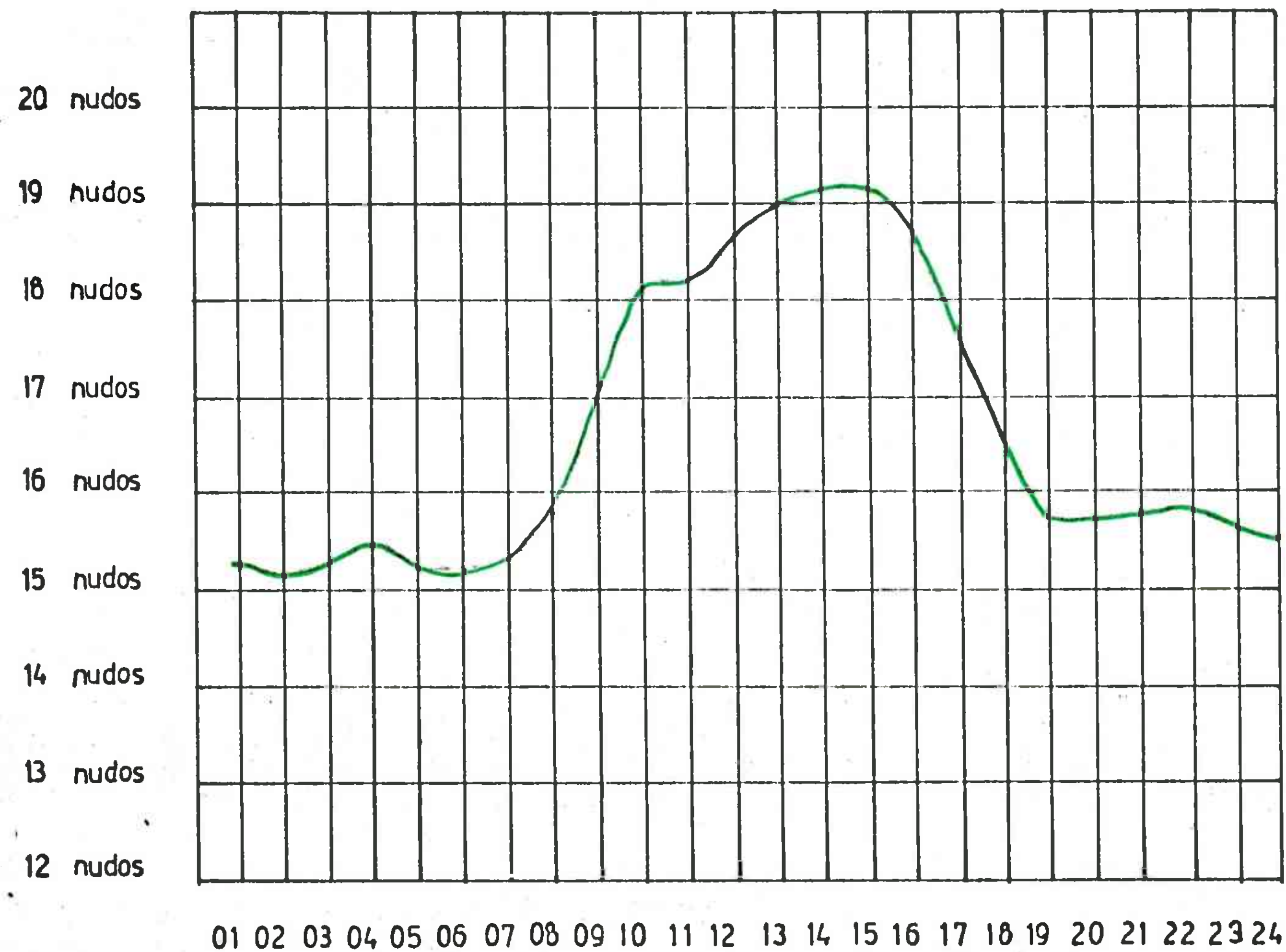
AGOSTO



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

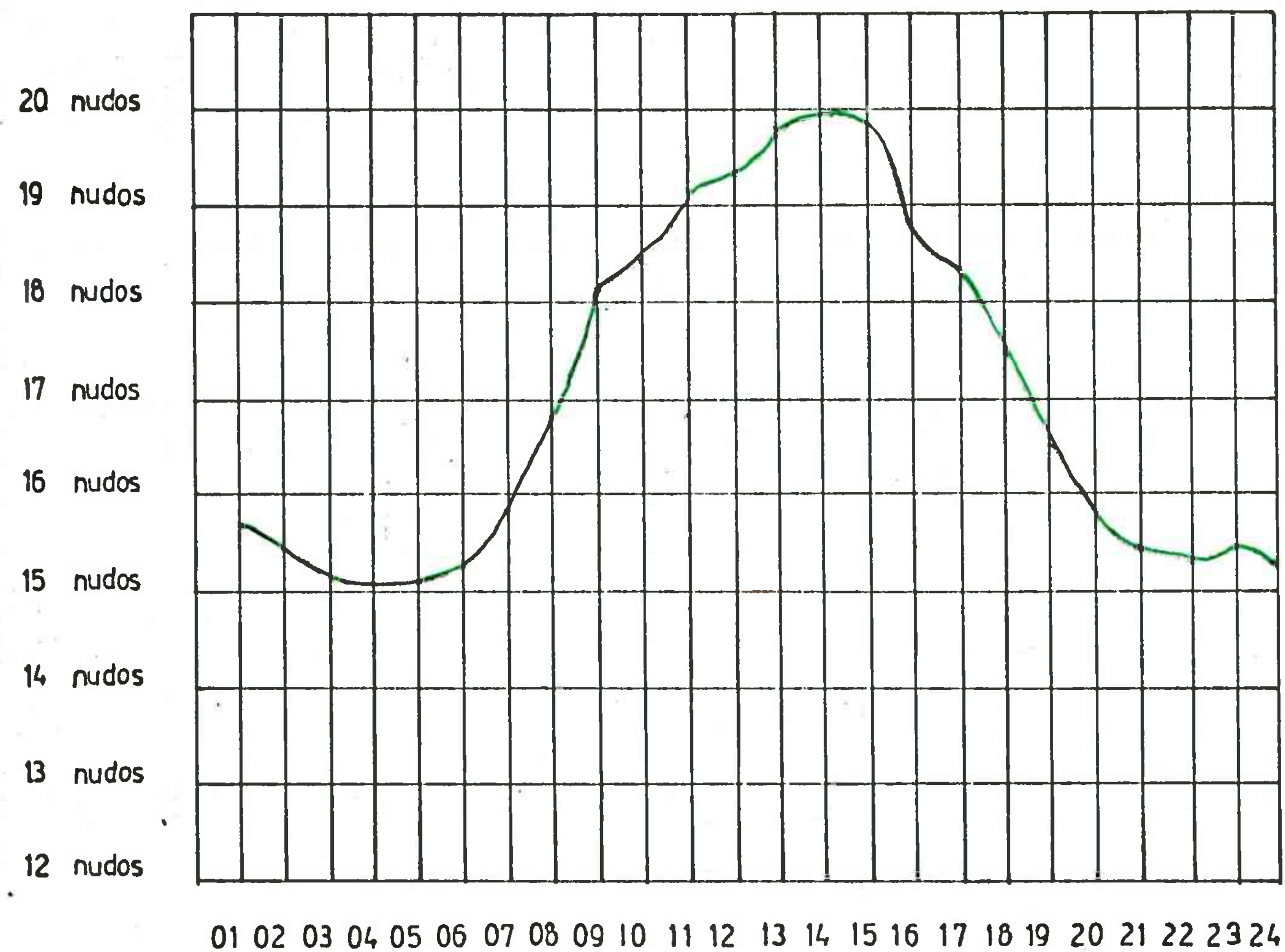
SEPTIEMBRE



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

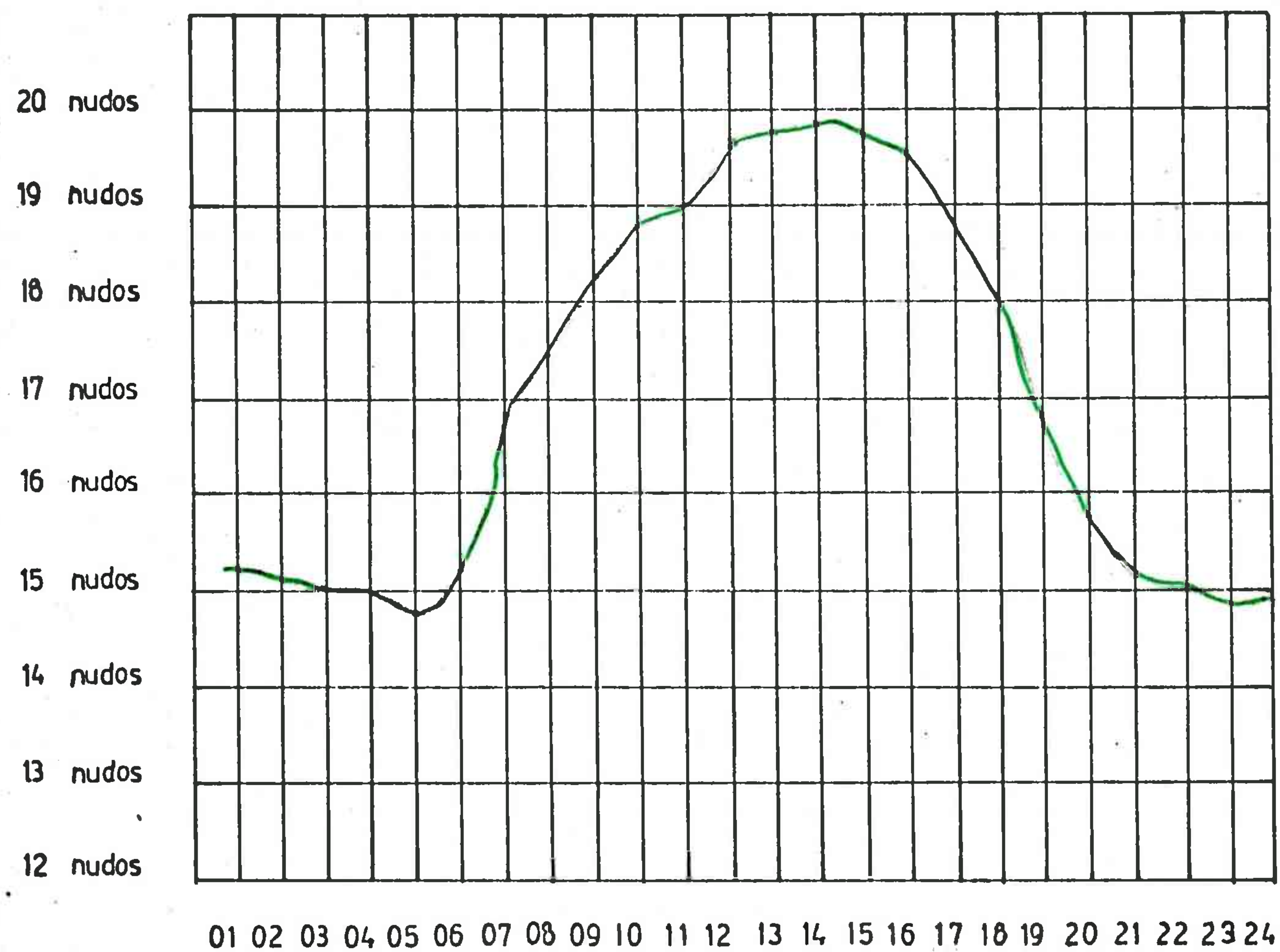
OCTUBRE



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

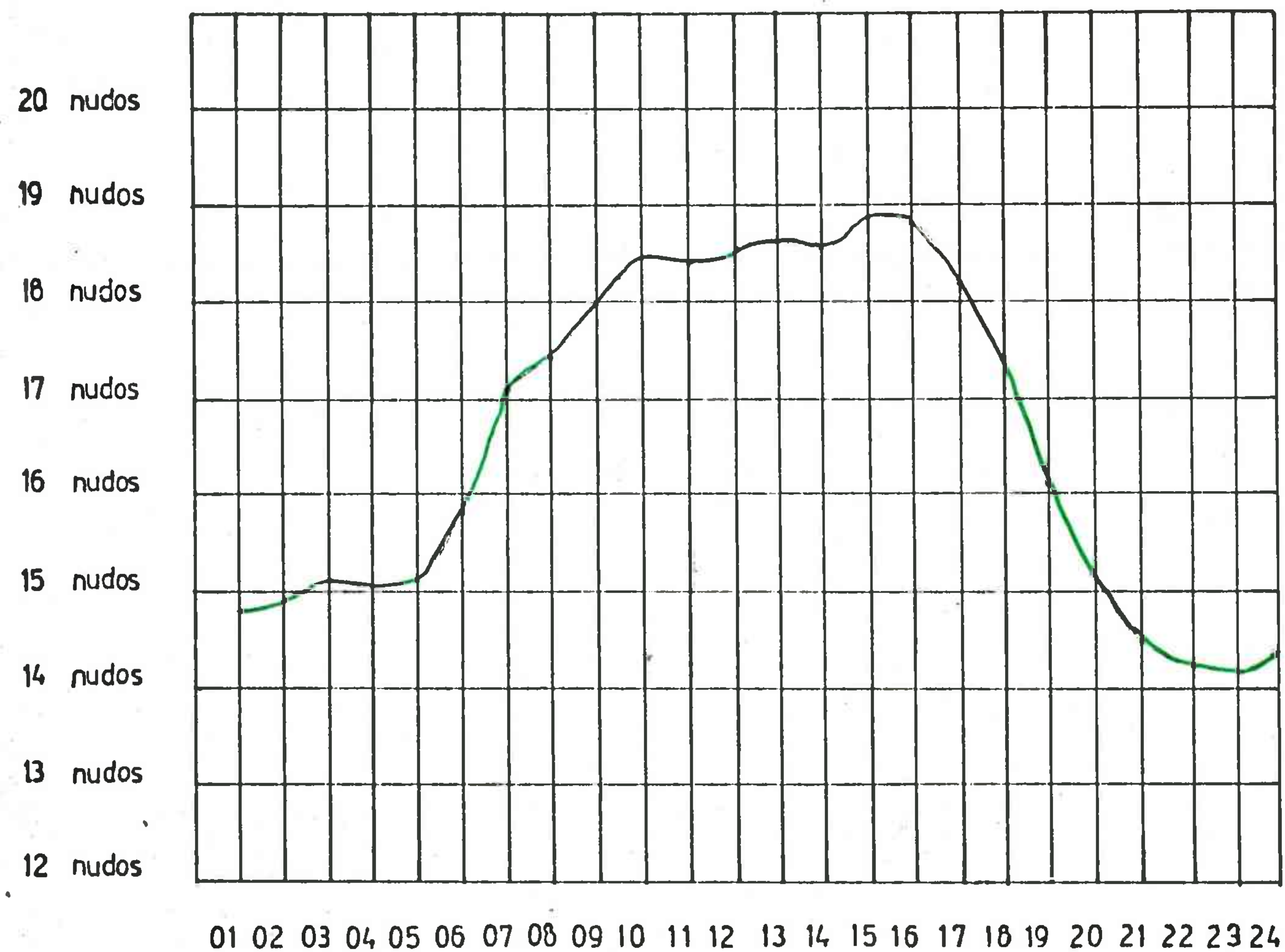
NOVIEMBRE



VELOCIDAD HORARIA PROMEDIO DEL VIENTO

PUERTO STANLEY 1951 - 1970

DICIEMBRE



PERFOR. 1

10 cm. Tierra vegetal
10 cm. Arena
Turba

PERFOR. 2

10 cm. Tierra vegetal
35 cm. Arena
Turba

PERFOR. 3

10 cm. Tierra vegetal
50 cm Arena
Turba

PERFOR. 4

15 cm Tierra vegetal
30 cm. Arena
Turba

PERFOR. 5

10 cm. Tierra vegetal
30 cm. Arena
Turba

PERFOR. 6

10 cm. Tierra vegetal
75 cm. Arena
Turba

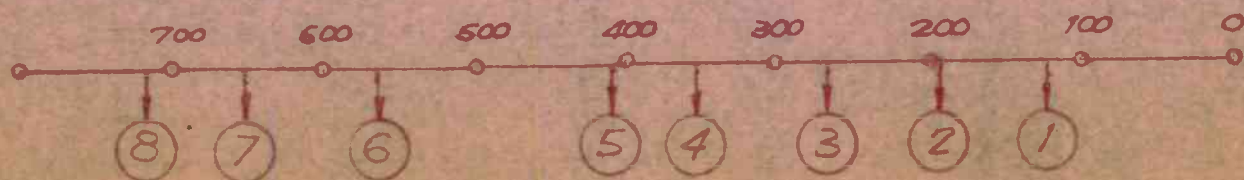
PERFOR. 7

15 cm. Tierra vegetal
105 cm. Arena
Turba

PERFOR. 8

10 cm. Tierra vegetal
45 cm. Arena
Turba

UBICACION DE LAS PERFORACIONES REALIZADAS SOBRE EL EJE DE PISTA



COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA
EDIFICIO CONDOR

Nº: 7891
FECHA: 9 Nov 71
HORA: 11:45
(1)

MEMORANDUM DE COMUNICACIONES

(MEMOCOM)

AL: COMANDANTE DE REGIONES AEREAS.

TEXTO: Con referencia a la intención de construir una pista transitoria, con superficie de rodamiento desmontable, en las Islas Malvinas, el señor Comandante tendrá a bien adoptar las siguientes medidas:

1º) Programar la realización en el Proyecto de Reajuste Final del Plan Nacional de Infraestructura Aeronáutica, a los efectos de su materialización en el período 1971/72. El monto que se requiera para 1971 debe tomarse transitoriamente del rubro Equipamiento - Estaciones Principales (obras civiles).

(Doblar) ....

2º) A través de la Dirección de Infraestructura, organizar el grupo de trabajo que tendrá a su cargo el proyecto, equipamiento y ejecución de la obra.

Fdo. HECTOR LUIS FAUTARIO
Brigadier Mayor
Jefe Estado Mayor General
Fuerza Aérea

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

CARLOS RUBEN RODRIGUEZ
Comodoro
JEFE DPTO.MATERIAL E INFRAESTRUCTURA

Fecha: ....

Firma:

Aclaración: ....

(1) A llenar por el Estafeta en el duplicado

(Doblar) ....

(Pegar)

57

F U E R Z A   A E R E A
EDIFICIO CONDOR

M E M O C O M

DESTINATARIO: ....

OFICINA: ....

Nº :
FECHA :
HORA :

(1)

(1) A llenar por el Estafeta en el original

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar) ....

REMITENTE: ....

OFICINA Nº ....

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar) ....

1957011174 63[illegible]01

AL JEFE DEL GRUPO I DE MANTENIMIENTO.

1. De conformidad con lo ordenado por el señor Jefe de Estado Mayor del Comando de Regiones Aéreas en Memocom Nº -- 2115, el señor Jefe se servirá organizar el equipo de trabajo que tendrá a su cargo la construcción de una pista transitoria con superficie de rodamiento desmontable en las "Islas Malvinas".

2. Este equipo dependerá a todo efecto del señor Jefe de Grupo.

3. En consecuencia, se ha previsto en el Plan Nacional de Infraestructura de Aeronáutica, para los ejercicios 1971 y 1972, la suma de $ 1.000.000,-- y $ 6.500.000,-- respectivamente.

4. Esta Dirección ha solicitado al Estado Mayor General 3 plazas en el primer vuelo comercial a las Islas Malvinas con avión "Albatros", con el objeto de realizar el relevamiento plani-altimétrico del lugar, seleccionado por la comisión que visitó el lugar en el mes de agosto.

5. Esta comisión se realizaría en la primer semana de enero de 1972, y estará constituída por el Mayor D. LUIS ALBERTO MENCHINO (E.Téc. 1130) el Ingeniero D. VICTOR CAMES y un agrimensor a designar.

6. De acuerdo a los contactos realizados entre personal de ese Grupo y del Departamento Técnico de esta Dirección se han iniciado los trámites de compra de maquinarias necesarias para ejecutar la tarea.

7. Es intención de la Superioridad, ejecutar la tarea tan pronto como sea posible, estimando esta Dirección que el equipo de trabajo debe estar alistado para el mes de marzo de 1972.

8. Para información del señor Jefe, de acuerdo a los datos recogidos por el personal que visitó Puerto Stanley, el principal problema logístico será el alojamiento del personal ya que existe un solo hotel de capacidad reducida, por lo que se sugiere planificarlo en base a casillas rodantes o como parte del obrador.

///

2

9. El tiempo de ejecución se estima de 4 a 5 meses de acuerdo a las condiciones meteorológicas.

10. A efectos de programar el transporte marítimo del equipo y maquinarias, el señor Jefe elevará a esta Dirección un listado estimativo de los mismos con peso y volumen.

11. Asimismo deberá elevar un presupuesto aproximado de las erogaciones necesarias para alistar el equipo y cumplir con la misión asignada.

12. Esta Dirección ha designado coordinador dentro de su ámbito, de este tema al Mayor D. LUIS A. RE[illegible]NO.-



ANTONIO LOPEZ GARRIDO
COMODORO
DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

30.11.71

[signature]
HECTOR NAZARENO GIRONI
COMODORO
JEFE DEL DEPARTAMENTO TECNICO

USO EXCLUSIVO DEL COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA – ~~SE RUEGA NO~~ Eco DESTRUIR ESTA FICHA 605041

EXPEDIENTE Nº ....

Reservase

CARACTER ....✓.... OBJETO CODIFICADO 2V12029212

ORIGEN 104

OBJETO Ite copia nota de la firma Transaero de New York

EXP. AGREGADOS ....

Mayor Rawson

RESERVADO PARA EL ARCHIVO	
AÑO INC.	FOJAS ....
FECHA DE ARCHIVO	
ARCHIVO GENERAL	
INCINERADO	

AGREGADO AL ....

62

/

REPUBLICA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE DE LA
FUERZA AEREA

BUENOS AIRES, 14 DIC 1971
(2512029212)

AL COMANDANTE DE REGIONES AEREAS

DE ORDEN DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA:

1. Adjunto remito al señor Comandante copia de la nota presentada por la firma TRANSAERO de New York (E.E.U.U.), por la cual oferta el material necesario para la construcción de la pista en las Islas Malvinas, de acuerdo con lo oportunamente solicitado.

2. Es intención de este Comando proceder a la adquisición de referencia para lo cual se han iniciado gestiones para la obtención de un crédito especial en el Plan Nacional de Infraestructura con dicho objeto, las cuales se encuentran próximas a culminar satisfactoriamente.

3. Por esta razón se efectúa esta información anticipada a efectos de que la Dirección de Infraestructura esté en conocimiento de la situación y pueda realizar los trámites previos ya que será la responsable primaria de los créditos.

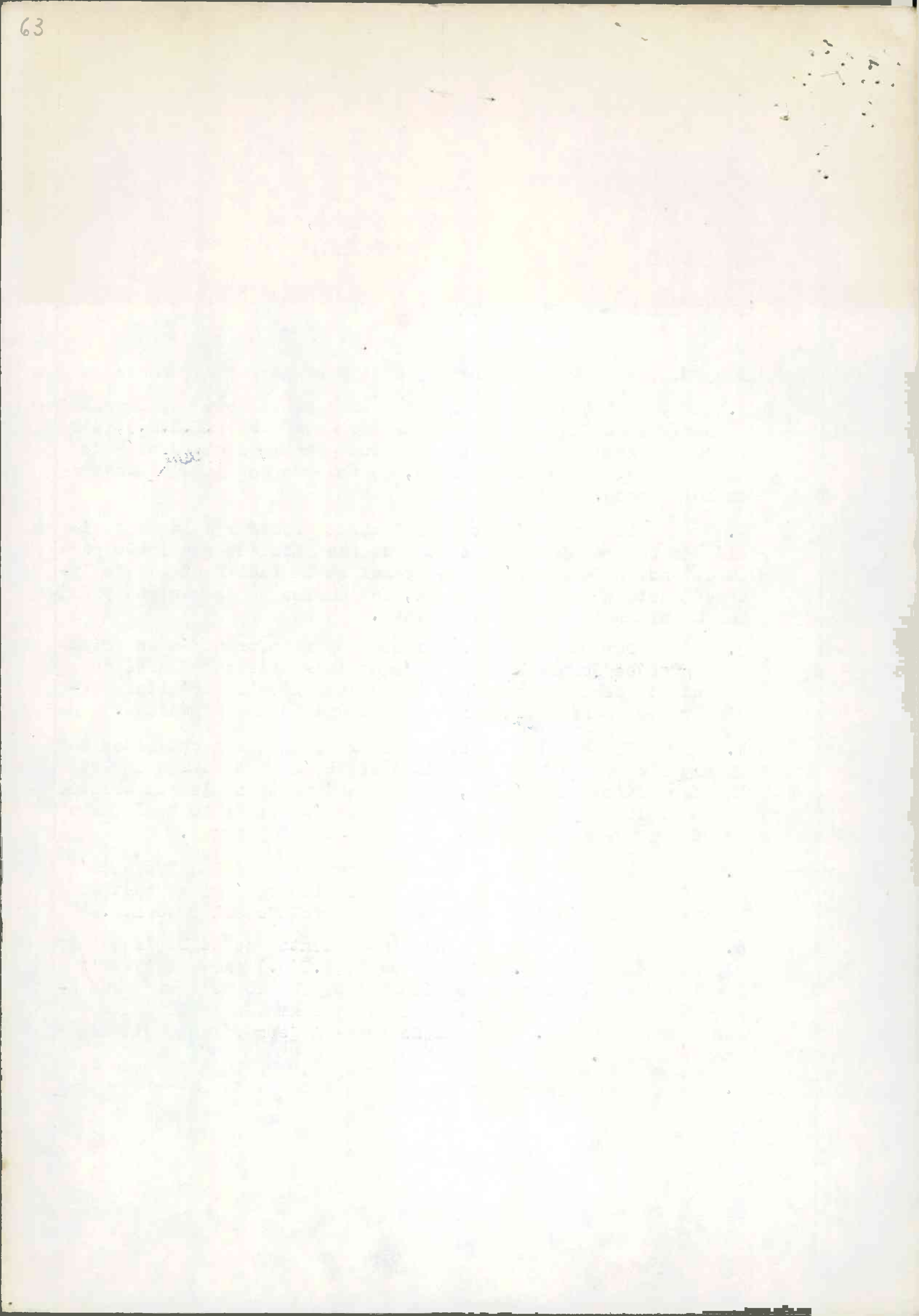
4. Estos deberán ser transferidos una vez obtenidos con la mayor urgencia posible a la Agregación Aeronáutica en los Estados Unidos de América, la que será responsable del proceso de adquisición para lo cual la Dirección citada le hará llegar las Directivas complementarias que estime oportuno.

5. El contrato inicialmente comprenderá la adquisición de los materiales y oportunamente se resolverá si se contrata la Asistencia Técnica y la forma de traslado del material.

X 6. Asimismo llevo a su conocimiento que se ha dispuesto el viaje del Mayor D. Luis REMORINO (E.Téc.) para visitar la fábrica durante cinco/seis días con el objeto de tomar conocimiento de los detalles que faciliten el armado de la pista en las Islas Malvinas. La fecha de este viaje será determinada oportunamente.

7. Este Comando ha remitido una copia de la nota presen

///



REPUBLICA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE DE LA
FUERZA AEREA

tada por TRANSAERO, a la Agregación Aeronáutica en los Estados Unidos de América, para prevenirla de la urgencia de la adquisición y de la conveniencia de lograr un acortamiento en el plazo de entrega del material.

13 Dic 71
13-DIC-71



HECTOR LUIS FAUTARIO
BRIGADIER MAYOR
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL F. A.

FUERZA AEREA
Nº 605041
E 15 DIC 1971
S

64

501

D.I
R.I
D.I
R.I
D.I
R.I
D.I
R.I

3

TRANSAERO, Inc.

Brigadier Mayor Héctor Luis Fautario
Fuerza Aérea Argentina
Jefe Estado Mayor
Edificio Condor
Buenos Aires, Argentina

Asunto: Sistema de planchas de aluminio Harvey
Nº de Referencia: AM-273/0907

Estimado Brigadier Fautario:

De acuerdo a vuestra solicitud verbal, TRANSAERO, como agente exclusivo de la "Harvey Airfield Matting of HARVEY ALUMINUM, Inc., 19200 South Western Avenue, Torrance, California 90509", tiene el agrado de cotizar una Pista Harvey HAFM-2-P, dimensiones 96 x 2640 pies.

La pista de 96 x 2640 pies totaliza 253.504 pies^2, lo que requiere 587 tramos. Cada conjunto de tramo de planchas modelo HAFM-2-P contiene lo siguiente:

4 planchas c./u. 6 x 2 pies HAFM-6
16 planchas c./u. 12 x 2 pies HAFM-12
20 enganches de plancha con traba c./u.

Detalles del conjunto de tramo de planchas:

Area cubierta por planchas/tramo - 432 pies^2
Peso aproximado - 2.775 libras por tramo
Dimensiones externas de cada tramo -
29" x 29" x 146" (71 pies^2)

El tramo estará sostenido por cintas de acero y armazones en los extremos, igual que para los embarques militares destinados a Vietnam.

El precio actual del revestimiento de aeródromo es de U$S 4.10 por pie cuadrado, lo que representa un precio total de U$S 1.039.694,40 para una pista de 96 x 2.640 pies, FOB Puerto de Long Beach o San Pedro, California.

Este precio se mantendrá si:

A. HARVEY ALUMINUM Inc. recibe, a través de TRANSAERO, una carta que certifique la intención de adquirir dicha pista, antes del 31 de diciembre de 1971.

B. HARVEY ALUMINUM Inc. recibe, a través de TRANSAERO, una orden aceptable hasta el 31 de enero de 1972 inclusive, o antes, con 25% de pago al contado y una carta de crédito irrevocable a saldar a través de un banco de Nueva York o Los Angeles, a nombre de HARVEY ALUMINUM, Incorporated, 19200 South Western Avenue, Torrance, California 90509, válida hasta el 31 de diciembre de 1972. A pagar contra documento de embarque que indicará el envío del objeto revestimiento de pista.

[signature]

4

La pista completa estará lista para ser levantada o embarcada en el puerto de Long Beach o San Pedro, California, el 31 de julio de 1972 o antes.

El costo calculado del barco contratado para el viaje desde Long Beach o San Pedro, California, hasta las Islas Malvinas es de U$S 120.000,- CIF, o U$S 107.000,- CNF.

La asistencia técnica puede ser provista por HARVEY ALUMINUM Inc. a razón de U$S 220,- por dia, mas el transporte aéreo y terrestre hasta y desde las Malvinas.

Sería conveniente que la carta de intención fuese llevada ahora mismo personalmente a los Estados Unidos, con el fin de evitar un posible aumento del precio y asegurar la entrega de acuerdo a lo programado.

Sinceramente,

Lowell E. May, Vicepresidente
Operaciones Internacionales

LEM/rhm
Adjuntos:
1 Circular sobre Sistemas de Aeródromo Harvey
1 Técnica de Emplazamiento de Planchas

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

RODOLFO C. SANTOS
COMODORO
JEFE DEPARTAMENTO ECONOMICO FINANCIERO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA
PLANA MAYOR

DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA DE AERONAUTICA - FOLIO 5

C.E.: Nº 605.041 (FAA)

8. Pase sucesivamente a los Departamentos Obtención, Planes, Técnico y Contaduría, para que se sirvan tomar conocimiento del presente expediente, y proceder en consecuencia en la parte que a cada uno le compete.

BUENOS AIRES, 20 de diciembre de 1971.



DO

Francisco Salinas

Comodoro FRANCISCO SALINAS
Jefe de la Plana Mayor

COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA
Departamento Obtención



C.E. Nº 605.041 (F.A.)

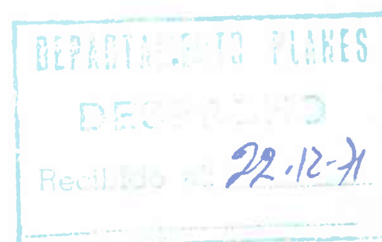
AL JEFE DEL DEPARTAMENTO PLANES

9. Tomado conocimiento, remito el presente expediente al señor Jefe, en cumplimiento de lo ordenado a foja 5, por el señor Jefe de la Plana Mayor.

BUENOS AIRES, 22 de diciembre de 1971

21-DIC.71

ROSAS HECTOR ALVAREZ
VICECOMODORO
JEFE DEPARTAMENTO OBTENCION





CE Nº 605.041 (FAA)

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO OBTENCION

9. Remito en devolución al señor Jefe el presente expediente llevando a su conocimiento que en el último reajuste practicado al Plan Nacional de Infraestructura pendiente de aprobación por el Poder Ejecutivo Nacional se ha incluído un crédito de CINCO MILLONES CIENTO NOVENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS ($ 5.198.472.-) para la siguiente realización: Aeródromo Islas Malvinas: "Adquisición de equipamiento y materiales para armado de una pista con superficie de rodamiento desmontable".

BUENOS AIRES, 30 de diciembre de 1971.-

AQUILINO ALFREDO MANSILLA
VICECOMODORO
JEFE DEPARTAMENTO PLANES

COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA
Departamento Obtención

C.E. Nº 605.041 (FAA)



AL JEFE DEL DEPARTAMENTO TECNICO.

10. Tomado conocimiento del crédito de CINCO MILLONES CIENTO NOVENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS PESOS ($ - - 5.198.472.-) para la pista del Aeródromo Islas Malvinas, según informe precedente del Departamento Planes, doy traslado del presente expediente al señor Jefe.

BUENOS AIRES, 30 de diciembre de 1971

ANIBAL OMAR VIDELA
CAPITAN
JEFE DEPARTAMENTO OBTENCION "ACC"

DEPARTAMENTO TECNICO
ENTRADO EL 30/12/71

9

C.E.: 605.041

AL JEFE DEPARTAMENTO PLANES.-

11. Tomado conocimiento, remito al señor Jefe el presente expediente a sus efectos.-

Buenos Aires, de enero de 1972.-

Mayor LUIS A. REMORINO
Jefe Departamento Técnico Acc.

DEPARTAMENTO PLANES
DESPACHO
Recibido el: 11-1-72

10

CE Nº 605.041 (FAA)

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO CONTADURIA.

12. Tomado conocimiento, remito al señor Jefe el presente expediente para los fines que estime corresponda y prosecución de su trámite.

BUENOS AIRES, 17 de enero de 1972.-

AQUILINO ALFREDO MANSILLA
VICECOMODORO
JEFE DEPARTAMENTO PLANES

72

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE MATERIAL
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA



C. E. 605.041 (FAA)

AL JEFE DE LA PLANA MAYOR.-

13. Elevo en devolución al señor Jefe, las presentes actuaciones, a efectos de informarle que en lo que compete a esta dependencia, ha procedido a emitir y remitir a la Dirección General de Contabilidad y Finanzas el Parte de Liquidación Nº 1021 (D.I.A.) con fecha 13 del corriente por la suma de: PESOS LEY 18.188: CINCO MILLONES CIENTO NOVENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS ($a. 5.198.472.---), equivalente a U$S UN MILLON TREINTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y CUATRO CON CUARENTA DOLARES AMERICANOS (u$s 1.039.694,40) al Tº Cº de: PESOS LEY 18.188: CINCO ($a. 5.--), por cada dólar (Mercado Comercial), a efectos de que la mencionada Gran Repartición proceda a transferir dicho importe en divisas a la Agregaduria Aeronáutica a la Embajada Argentina en los Estados Unidos de América, para concretar la adquisición del material objeto de estos actuados.-

14. Se deja expresa constancia que la mencionada erogación ha sido imputada al PLAN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-4-53-664-6-0-664-6-62-49-6210-001-24-05-RESIDUO PASIVO-EJERCICIO 1971 (Anexo 37 - Renglón 1).-

Buenos Aires, 17 de enero de 1972.-

TECNICO
27/1/72

Vicecomodoro FRANCISCO MANUEL VEIGA
Jefe Departamento Contaduría

COMPRA DE PLACAS DE ALUMINIO

C O N T R A T O

ESTE CONTRATO se confecciona el 31 de Diciembre de 1971, entre [illegible] ([illegible]), una corporación de California, de aquí en adelante denominado "el Vendedor" y LA FUERZA AEREA ARGENTINA, de aquí en adelante denominado "el Comprador".

1. El Vendedor venderá y entregará al Comprador un "Sistema de pistas de Aeródromo Harvey", que consistirá de quinientas ochenta y siete (587) planchas (PALLETS). de "Pista HAFM-2) (432 pies cuadrados por plancha. El revestimiento entregado bajo este contrato deberá conformar con las especificaciones standard de acuerdo al adjunto.

2. El precio será de U$S 4.10 por pié cuadrado, y por un total de un millon treinta y nueve mil seiscientos noventa y cuatro con cuarenta dolares estadounidenses (U$S 1,039,694.40) F.O.B. Puerto de Long Beach, California, o Puerto de Los Angeles, California.

3. El pago se efectuará como sigue:

a. Un 25% del precio total de la venta en efectivo, o sea doscientos cincuenta y nueve mil novecientos veintitrés con sesenta dolares estadounidenses (U$S259,923.60), en o antes del 31 de Enero de 1972, y

b. El balance del precio de venta, setecientos setenta y nueve mil setecientos setenta con ochenta dólares estadounidenses (U$S779,770.80) por medio de una libranza contra presentacion de documentacion de embarque, por medio de un Banco Verificador, bajo

INICIALES:
VENDEDOR:
COMPRADOR:

los términos de una Carta de Crédito Irrevocable por el monto de dicho balance y válida hasta el 31 de Diciembre de 1972. Dicha Carta de Crédito conformará y estará sujeta a las "Reglamentaciones de uso y práctiva para los Créditos Documentarios (Revision 1962). Cámara Internacional del Comercio, Folleto nº 222".

El Banco Verificador, estará autorizado a negociar las libranzas contra presentacion de documentación de embarque, y dicho banco puede ser cualquier Banco Estatal o Nacional con domicilio en Washington D.C., acreditado ante las leyes de cualquier Estado o del Gobierno Federal de los Estados Unidos. La confirmación de la Carta de Crédito Irrevocable, será efectuada por dicho Banco al Vendedor en o antes del 31 de Enero de 1972.

4. La entrega será efectuada por el Vendedor al Comprador en un solo lote en o antes del 31 de Julio de 1972.

5. El material será entregado por el Vendedor al Puerto de Los Angeles, California o al Puerto de Long Beach, California. El Comprador dará al vendedor las instrucciones precisas de envío dentro de un período razonable de tiempo previa a la fecha en que la entrega será efectuada.

6. Todos los materiales entregados de acuerdo a lo provisto en 5 anteriormente, serán embalados con cintas de acero y armazones en los extremos, de acuerdo a las especificaciones para embarques a la Marina o Fuerza Aérea Americanas en Vietnam.

INICIALES:
VENDEDOR:
COMPRADOR:

4

El Comprador inspeccionará tales materiales en la Fábrica del Vendedor, previo al embalaje de los mismos para su entrega. En la eventualidad de que tales materiales fueran defectivos, o no conformaran con las especificaciones o términos de este Contrato, el Comprador notificará al Vendedor de inmediato y por escrito de tal hecho y el Vendedor procederá inmediatamente a reemplazar o reparar tal material a entera satisfacción del Comprador.

7. Al arribo de los materiales al punto de entrega de acuerdo al párrafo 5, el Comprador inspeccionará de inmediato los materiales por inapropiado embalaje, daño en tránsito u otro defecto y notificará de inmediato al Vendedor por escrito de tal queja. En caso de no informar por escrito al vendedor de inmediato previo a la carga del barco designado por el Comprador, o dentro de los cinco (5) días posteriores a la fecha de entrega del material por el Vendedor, lo que ocurra primero, será una aceptación implícita de que los materiales recibidos por el Comprador son aceptados, provisto que el Comprador haya tenido la oportunidad de inspeccionar tales materiales previo a la carga de los mismos a bordo del barco.

8. El Vendedor garantiza que todos los materiales provistos bajo este Contrato estarán libres de defectos en materiales y mano de obra y que conforman con las especificaciones standard adoptadas por el Vendedor. ESTA GARANTIA EXPRESA REEMPLAZA Y EXCLUYE CUALQUIER OTRA GARANTIA EXPRESA O IMPLICITA EXCEPTO LA GARANTIA DE QUE LOS MATERIALES SON LOS ADECUADOS PARA EL USO PROPUESTO. El Vendedor se compromete expresamente a reemplazar

INICIALES:
VENDEDOR:
COMPRADOR:

o reparar cualquier material defectuoso sin cargo, previo a la aceptación irrevocable del Comprador expresada en el párrafo 7 de este Contrato. El Vendedor no se hará responsable de ningun daño o pérdida consecuente, o por pérdida, daño o gasto emergente directa o indirectamente del uso del material o de ninguna otra causa, excepto por pérdida o daño causados por un defecto inherente en el material el cual no hubiera podido determinarse por medio de la inspección mencionada anteriormente.

9. El Vendedor no se hará responsable por cualquier falla o demora en el cumplimiento de este Contrato debido a causas fuera de su control, incluyendo, pero sin restricciones a, actos de Dios o del enemigo público, inundaciones, incendios, terremotos, hostilidades, guerra (declarada o no), acciones ya fueren generales o particulares de gobiernos de facto o de fuerza, o de cualquiera de sus subdivisiones, oficinas o agencias, huelgas o problemas laborales ya fueren directos o indirectos, motines, insurrecciones, conmociones civiles, pérdida o falta de mano de obra, transporte, fuentes de material en bruto o de energía, o problemas en las formas usuales de procuración.

Si el cumplimiento por parte del Vendedor sufriera una falla o demora por causa de lo antedicho, el Vendedor tendrá la opción de cancelar este Contrato, o demorar su cumplimiento por un período razonable de tiempo, durante el cual este Contrato se mantendrá en plena fuerza y efecto. El Vendedor notificará inmediatamente al Comprador de las razones que dieron origen a tales fallas o demoras en su cumplimiento y de su decisión ya sea de cancelar esta orden o demorar su cumplimiento.

INICIALES:
VENDEDOR:
COMPRADOR:

6

Si el cumplimiento de este Contrato se demorara por las causas antedichas, el Vendedor deberá notificar al Comprador el lapso de tiempo que se preve por la continuación de la demora. El Vendedor tiene derecho, entonces, de colocar los materiales que tenga disponibles para sus propios fines o el de sus clientes de la manera que el Vendedor considere mas conveniente.

10. En el caso de que el Vendedor cancelara este Contrato por cualquier razón que no estuviera enumerada en el párrafo 9 de este Contrato, el Vendedor reintegrará al Comprador el pago por adelantado del 25% de doscientos cincuenta y nueve mil novecientos veintitres con 60 dolares estadounidenses (259,923.60 U$S) más una suma adicional de ciento tres mil novecientos sesenta y nueve con 44 dólares estadounidenses (U$S 103,969.44) por falta de cumplimiento a este Contrato. La suma anteriormente citada de ciento tres mil novecientos sesenta y nueve con cuarenta y cuatro dólares moneda estadounidense (103,969.44 U$S) se considera como liquidación de daños, ambas partes reconociendo y estipulando que cualquier daño causado al Comprador por la cancelación no es susceptible a determinación inmediatamente y que la suma mencionada es razonable y no es desproporcionada con respecto al daño resultante al Comprador.

11. Si hubiera una demora en la entrega después del 31 de Julio de 1972, por razones no enumeradas en el párrafo 9 de este Contrato, u otra demora causada por actos u omisiones del Comprador, el vendedor reducirá el precio del contrato en un uno por ciento (1%) por mes (prorateado por meses parciales) hasta la fecha en que la entrega sea efectuada de acuerdo a los párrafos 4 y 5 de este Contrato.

INICIALES:
VENDEDOR:
COMPRADOR:

12. El Vendedor se reserva el derecho de cancelar esta orden en el caso de una violación a cualquiera de los términos de este Contrato por el Comprador. En el caso de cancelación por parte del Comprador, cualquiera fuera la causa, además de cualquier otros costos y daños por perjuicios, el Comprador deberá abonar por los costos del material en bruto y por los moldes y matrices.

13. La venta del material cubierto bajo este contrato no otorga al Comprador ningun derecho o licencia bajo cualquier patente que fuera de propiedad o controlada por el Vendedor o bajo la cual el Vendedor fuera licenciado, pero lo antedicho no limita de ninguna manera el Derecho del Comprador de usar y vender tales materiales en el caso de que tales materiales fueran vendidos bajo cualquiera de esas patentes. El Comprador acuerda que tanto el Vendedor como sus agentes, no serán responsables a causa de cualquier pérdida, daño o riesgo resultante de una infracción a los Derechos de Patentes de los Estados Unidos con respecto al uso de este artículo y que el Comprador se hará responsable de cualquier gasto emergente de una demanda, pleito o reclamo por tal infracción respecto a la venta o uso de los artículos entregados al Comprador.

14. Cada una y todas las disputas, controversias y/o diferencias que se suscitaren de este Contrato o de su incumplimiento que no pudiera avenirse por medio de correspondencia o consulta mutua de las partes, será determinada por las

INICIALES:
VENDEDOR:
COMPRADOR:

8

Regulaciones de Conciliacion y Arbitrariedad de la Asociación Americana de Arbitrariedades por uno o más árbitros seleccionados de acuerdo con tales regulaciones. Salvo que se acepte lo contrario, estos procedimientos tendrán lugar en The Hague, Netherlands. La sentencia fijada compromete a ambas partes y se puede presentar una apelación a tal sentencia en cualquier corte de jurisdicción competente ya sea en la Argentina o en los Estados Unidos.

15. Este Contrato y cualquiera de sus provisiones compromete únicamente a las partes interesadas. Las obligaciones emergentes no pueden ser relegadas sin el consentimiento de la otra parte.

16. Cualquier comunicación o aviso prevista en este Contrato deberá ser enviada como sigue:

Harvey Aluminum (Incorporated)
19200 South Western Avenue
Torrance, California 90509
Attention: John L. Frankel, Vice President

Republic of Argentina
c/o ~~Argentine Embassy~~ Air Attaché
2054 20th. St., N.W.
Washington D.C., 20009

17. Este Contrato constituye el contrato completo que existe entre las partes con respecto a este téma. Ninguna enmienda o modificación a este Contrato será válida salvo que fuera hecha por escrito y ejecutada por el Vendedor por medio de sus oficiales autorizados y por el Comprador por medio de su representante autorizado.

18. Este Contrato será construído e interpretado de acuerdo con, y los derechos y obligaciones de ambas partes

INICIALES:
VENDEDOR:
COMPRADOR:

serán determinados por, las leyes del Estado de California, E.E.U.U., incluyendo específicamente el Código Uniforme de Comercio adoptado en el Estado de California y en efecto en la fecha de este Contrato. Este Contrato será ejecutado en idioma inglés que será el original y prevalecerá en el caso de cualquier diferencia entre el texto en ingles de este Contrato y cualquier traducción que se efectuara al mismo.

ATESTIGUANDO, ambas partes han originado este Contrato el cual se ejecutará en los respectivos domicilios legales por sus representantes autorizados respectivos y será sellado y atestiguado en el día y año establecidos al principio.

COMPRADOR:

FUERZA AEREA ARGENTINA

POR ____________________

Título ____________________

(Sello)

Testigo:

Por ____________________

Título ____________________

VENDEDOR:

HARVEY ALUMINUM (INCORPORATED)

POR ____________________

Título ____________________

(Sello)

Testigo:

Por ____________________

Título ____________________

28

(1903066255)

FUERZA AEREA
Nº 610394
E
S 27 ENE 1972

SEÑOR ADMINISTRADOR GENERAL.

Tengo el agrado de dirigirme al señor Administrador General, a efectos de concretar lo solicitado en la reunión mantenida el dia 25 del corriente.-

El camino que la Fuerza Aérea necesita sea pavimentado, es el que une el hangar del Aeródromo Ascochinga con la ruta provincial, cuyo cróquis de ubicación se adjunta.-

Por otra parte las características de las máquinas necesarias para construir la pista provisoria en las Islas Malvinas son las que se detallan a continuación:

	Cantidad
Tractor sobre oruga con topadora hidráulica y escarificador Caterpillar D-8	2
Motoniveladora pesada 150 HP aproximadamente	2
Trituradora primaria a mandíbula o cónica tamaño de boca 0,60 x 0,40m aproximadamente, capacidad de producción 50-60 Tn/h.	1
Trituradora secundaria a mandíbula o cónica tamaño de boca 0,60 x 0,40m aproximadamente capacidad de producción 50-60 Tn/h. con zaranda clasificadora y silo de almacenaje	1
Aplanadora vibratoria autopropulsada tamaño mediano, con vibración variable	1

Asimismo lleve a conocimiento del señor Administrador General que estas máquinas son necesarias por un periodo

////

PARA ... DIREC. INFRAESTRUC...

530

///de seis meses, a partir del mes de mayo del corriente año.-

Saludo al señor Administrador General muy atentamente.-





Brigadier Mayor HIGINIO GONZALEZ
Comandante de Regiones Aéreas

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro FRANCISCO SALINAS
Director de Infraestructura Acc.

AL SEÑOR ADMINISTRADOR GENERAL DE VIALIDAD NACIONAL.
Ingeniero D. ROBERTO MARCOS AGUERO.
Av. Maipú 3 - Capital Federal.

PARA DA



Subsecretaría de Obras Públicas

Dirección Nacional de Vialidad

7197
14- Adm
326

BUENOS AIRES, 21 FEB 1972
19300632/5

Señor
COMANDANTE DE REGIONES AEREAS
Brigadier Mayor Dn. Higinio GONZALEZ
S / D.-

Tengo el agrado de dirigirme al señor Comandante, con referencia a vuestra nota del 27 de enero ppdo., en la que solicita la pavimentación de un camino de acceso al hangar del Aerodromo Ascochinga y la provisión de equipos para la construcción de una pista provisoria en las Islas Malvinas.

Con respecto al primer punto infórmole que se ha dispuesto realizar el estudio y proyecto correspondiente, a efectos de poder materializar la construcción a la brevedad posible. Oportunamente se someterá a vuestra consideración el proyecto y presupuesto de dicha obra.

En cuanto a los equipos para la construcción de la pista de aviación en las Islas Malvinas, se detallan seguidamente los que pueda facilitar esta Repartición.

a) Motoniveladoras: Pueden proveerse dos (2) unidades de 160 H.P.
b) Tractores: No se dispone de unidades pesadas (similares al tipo Caterpillar D 8) pero pueden proveerse dos (2) tractores medianos, sobre orugas, con topadora hidráulica y escarificador, de 130 H.P.
c) Trituradora primaria y secundaria: No se dispone de este equipo.
d) Aplanadora vibratoria autopropulsada: Podría proveerse en su lugar un rodillo vibrante remolcable, y un tractor de arrastre, de 64 H.P.

Los equipos referidos en a) y b) podrían entregarse en el término de 15 a 20 días, previa revisación general para mayor seguridad de funcionamiento normal.

En cuanto al rodillo vibratorio, se trata de un implemento sin uso que podría estar también en ese lapso, luego de realizadas las pruebas de funcionamiento para su recepción.

En el caso de que el equipo disponible que se ha mencionado, resultara adecuado a las necesidades, solicítole quiera disponer que se comunique su aceptación y la fecha en que sería retirado, al efecto de tomar las providencias del caso para coordinar los trámites de su entrega.

Saludo al señor Comandante con distinguida consideración.

DEPARTAMENTO TECNICO ENTRADA - 3 MAR 1972

FUERZA AEREA 613745 2 - MAR 1972

MEG.

ING. ROBERTO M. AGÜERO
ADMINISTRADOR GENERAL

86

√30



C.E.: 613.745

Buenos Aires, 10 de marzo de 1972.-

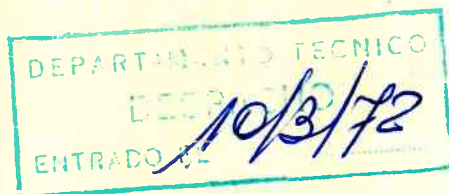
1. FORMULESE nota Nº 614.459 al Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, informándole que se designa coordinador con esa Dirección Nacional al Ingeniero VICTOR CABOS.

2. Fecho: RESERVESE en el Departamento Técnico de la Dirección de Infraestructura.-

C. INF. AER. DPTO. TECNICO
R
A



Comodoro ALFREDO RAUL CABEZA
Director de Infraestructura



3

Expte 614.459

9 de marzo de 1972.-
(19570522236)

SEÑOR ADMINISTRADOR

Tengo el agrado de dirigirme al señor Administrador General, de acuerdo a las directivas del señor Comandante de Regiones Aéreas, con motivo de la provisión de equipos para la construcción de una pista provisoria en las Islas Malvinas.

Esta Dirección acepta el ofrecimiento hecho por nota de fecha 21 de febrero de 1972 y designa coordinador con esa Dirección Nacional al Ingeniero VICTOR CABOS.

Saludo al señor Administrador General con mi consideración más distinguida.-



Comodoro [illegible]
Director de Infraestructura

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro [illegible]

AL SEÑOR ADMINISTRADOR GENERAL
DE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
INGENIERO ROBERTO M.AGUERO
S/D.

COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA
EDIFICIO CONDOR

Nº: 421

FECHA: 1-2-72

HORA: 14:18

MEMORANDUM DE COMUNICACIONES

(MEMOCOM)

(1)

AL: COMANDO DE REGIONES AEREAS (Director de Infraestructura)

TEXTO: Con referencia a la construcción de la Pista Provisoria en las Islas Malvinas, llevo a su conocimiento que el trámite de compra de las Placas de aluminio ha finalizado y se prevé como fecha de entrega el 31 de julio de 1972 en FOB-EE.UU., estimándose contar con dicho material en Puerto Stanley a principios del mes de octubre del corriente año, para poder habilitar la pista a comienzos del mes de noviembre.

Asimismo, y a los efectos de concretar las previsiones en cuanto a la puesta en servicio de la Pista Provisoria, se estima conveniente que el Grupo de Tareas, responsable de la construcción de la misma, se encuentre en Puerto Stanley a principios del mes de mayo.-

(Doblar)

Fecha: 31 de enero de 1972

Firma:

Aclaración:

Comodoro ROBERTO J. RODRIGUEZ
Jefe I - Intereses Aeronáuticos

(1) A llenar por el Estafeta en el duplicado

(Doblar)

(Pegar)

FUERZA AEREA
EDIFICIO CONDOR

MEMOCOM

DESTINATARIO: COMANDO DE REGIONES AEREAS (Director de Infra estructura.)

OFICINA: 166 - color amarillo - 1er. Piso.-

Nº :

FECHA :

HORA :

(1)

(1) A llenar por el Estafeta en el original.

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO	☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO:	☐	DEVOLVER AL REMIT.	☐

(Doblar) ....

REMITENTE: ESTADO MAYOR GENERAL (Jefe I)

OFICINA Nº 912

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA	☐	OFICINA EQUIVOCADA	☐	DESTINAT. AUSENTE	☐

(Doblar) ....

X

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de: DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA	JEFE GRUPO I DE MANTENIMIENTO
	El Palomar, febrero de 1972

ASUNTO: "CONSTRUCCION DE PISTA PROVISORIA EN ISLAS MALVINAS"

1. El presente memorandum tiene por objeto informar al Señor Director sobre el estado del trámite referente a la construcción de la pista provisoria con placas de aluminio que se ha dispuesto construir en Puerto Stanley - Islas Malvinas.

2. A los efectos de ordenar esta información se la ha dividido en los siguientes capítulos:

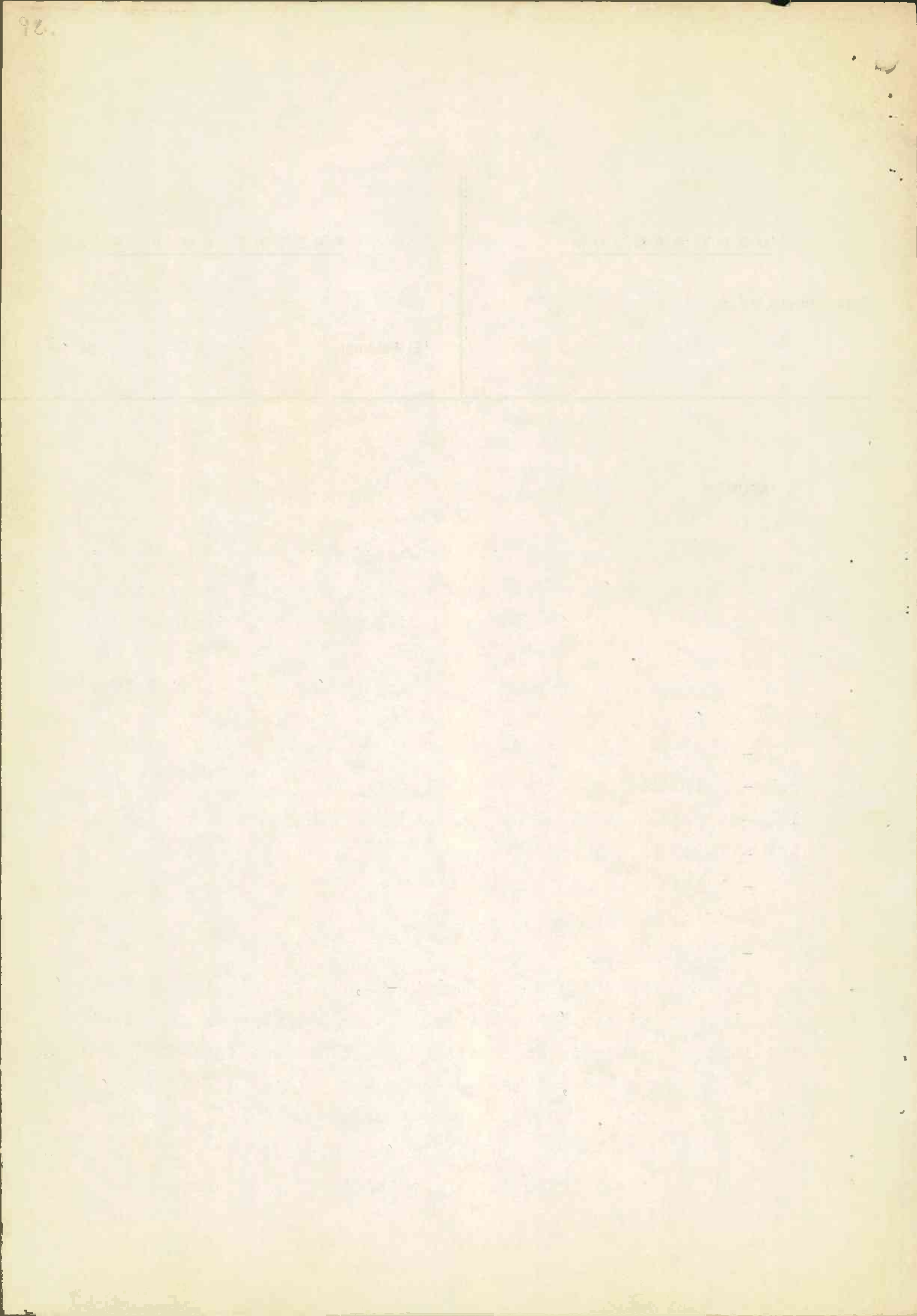
I - ANTECEDENTES
II - PERSONAL
III - ASPECTOS TECNICOS
IV - ASPECTOS ECONOMICOS
V - ASPECTOS LOGISTICOS
VI - CONCLUSIONES

I - ANTECEDENTES.

3. En el transcurso de los años 1970-71, la Superioridad determinó que personal de la Dirección de Infraestructura se abocara al estudio de la posibilidad de construir en las Islas Malvinas una pista de aterrizaje para aviones con ruedas, a los efectos de permitir su vinculación con el continente argentino.

4. En agosto del año 1971 se trasladó una Comisión a las Islas Malvinas que estudió sobre el terreno la posibilidad de efectuar esta cons-

///



trucción, determinándose en esa oportunidad la conveniencia de realizar una pista provisoria con placas de aluminio, de dimensiones reducidas que permitiera operar lo antes posible con aviones de ruedas hasta un porte equivalente a los aviones Fokker F-27, y el Gobierno Británico, posteriormente construiría una pista mayor, de carácter definitivo.

5. En esta oportunidad se determinó de acuerdo con los técnicos británicos que estudiaban el emplazamiento de la pista definitiva, la ubicación de la pista provisoria.

6. Al regreso de esta Comisión, personal del Grupo I de Mantenimiento tomó contacto en diversas oportunidades, extraoficialmente, con los integrantes de la misma, estableciéndose de común acuerdo los equipos de obra, personal y necesidades que sería menester satisfacer para construir la pista, siempre basados en las referencias e impresiones aportadas por los integrantes de esta Comisión.

7. Oficialmente la actuación del G.I.M. comienza con el expediente 602.991 en el que se ordena "organizar el equipo de trabajo que tendrá a su cargo la construcción de una pista transitoria en las Islas Malvinas".

8. Es evidente que al no existir un proyecto elaborado técnicamente para realizar estas obras, en base al cual determinar con exactitud lo que realmente debía hacerse, el G.I.M. no podía organizar en ese momento un equipo de trabajo para realizar las obras, dado que para ello sólo disponía de estimaciones y apreciaciones realizadas por una Comisión cuya misión no fué justamente la elaboración de un proyecto para la obra.

9. Es en realidad al regreso de la segunda Comisión enviada a las Islas Malvinas, a fines del mes de enero, que se contó con la información técnica necesaria, lo que permitió al G.I.M. realizar el proyecto de las obras, elaborar su plan de trabajos y en consecuencia establecer sus necesidades de equipos, personal, económicas, logísticas etc., todo lo cual se menciona en el presente memorandum.

///

II - PERSONAL.

10. El grupo de tareas encargado de realizar el trabajo de referencia estará integrado por el siguiente personal:

1	Jefe Militar Comisión	Oficial Subalterno
no permanente 1	Director técnico de la obra	Ingeniero Civil o Agrimensor
1	Encargado de obra	Personal Civil
1	Encargado contable	Suboficial
~~1~~	Ayudante encargado contable	Personal Civil
1	Encargado administrativo	Suboficial
~~1~~	Ayudante encargado administrativo .	Personal civil
2	Cocineros	Suboficiales
31	Operarios (24 del G.I.M.;7 de V.N.).	Personal Civil
40	Total. 37 1/2	

11. Asignaciones. Se ha establecido que todo el personal recibirá como única asignación la suma de cuatro (4) libras (£) diarias en concepto de viáticos, suplemento de zona, pago de horas extras etc., y libres de gastos de comida y alojamiento.

III - ASPECTOS TECNICOS.

12. La zona elegida para ubicar la pista fué determinada por la primera Comisión que se trasladó a ese efecto en el mes de agosto del año 1971.

13. Las características del suelo natural son las siguientes:

De progresiva 0 a 550 m.: entre 0 y 30 cm. de profundidad manto de arena fina, con excesivo contenido de humedad. Por debajo de éste, manto de turba saturada de agua.

De progresiva 550 a 800 m.: entre 0 y 30 cm. manto de raices en proceso de formación de turba, saturado de agua. Por debajo de este nivel, manto de turba saturada de agua.

14. Es evidente que en condiciones normales este terreno debería desecharse para construir sobre él una pista, dado que el C.B.R.(California Bearing Ratio) atribuible al mismo no puede ser mayor de 2, pero dado que según la información de la Comisión encargada de ubicarlo, éste es el lugar más propicio para hacerlo, se ha tratado en lo posible de mejorar sus condiciones naturales para poder utilizarlo, interponien-

///

do entre el mismo y las placas de la superficie de rodamiento, una capa de material de mejor calidad.

15. Los materiales disponibles en las cercanías son:

1°) Arena de mar: de granulometría fina (menor de 1 mm.) factible de ser extraída de la playa cercana;

2°) Canto rodado: tamaño entre 10 y 20 cm., también extraíble de otra zona de la misma playa de mar;

3°) Arcilla: escasos yacimientos, muy plástica, completamente saturada de agua.

4°) Yacimientos de material arcilloso con materiales granulares: escasos.

16. Las soluciones a encarar en base a mezclas con arcilla se han descartado por la excesiva humedad de la sub-base que nunca permitirá trabajar a las mezclas con ligante de arcilla en condiciones estables.

17. De los otros materiales, se ha previsto emplear la arena para completar los rellenos necesarios en la sub-base del primer tramo 0-550 metros (el mejor de los señalados) y donde ya existe justamente, sobre la turba un manto de arena de aproximadamente 30 cm. de espesor. El canto rodado será menester triturarlo para conferirle a la piedra la fricción necesaria que lo estabilice y será empleado en granulometría gruesa para efectuar los rellenos necesarios de la sub-base del último tramo de 250 m., y en granulometría más fina, para construir una base de asiento de las placas, de 30 cm. de espesor, y las banquinas.

18. Esta forma de emplear la piedra partida mejorará el drenaje de las zonas con agua superficial; evitará que la misma suba por capilaridad hasta la superficie de rodamiento; proveerá a las placas de una superficie de apoyo con un C.B.R. mejor que el existente y cumplirá con los requisitos exigidos por sus fabricantes de evitar el "bombeo" de los materiales finos de la sub-base.

19. La circunstancia expuesta de utilizar piedra triturada para la ejecución de estos trabajos ha obligado a reforzar la dotación de equipos previamente apreciada, con la inclusión de máquinas para el manipuleo y trituración de canto rodado, que han sido solicitadas a Vialidad Nacional, por cuanto el G.I.M. no las posee de la capacidad y rendimien-

///

to necesarias para este trabajo.

20. Asimismo, el estudio de las estadísticas de temperaturas, vientos, lluvias, y horas de luz disponibles en las diversas épocas del año ha determinado que dentro del ciclo anual de estos fenómenos, la época elegida para realizar el grueso de estos trabajos (mayo-octubre) es justamente la más desfavorable, durante la cual las horas de luz disponibles en el día para trabajar, son menores (los días son más cortos); con las temperaturas diurnas y nocturnas más bajas del año. Es sabido que en toda nuestra Patagonia la época de mayo a septiembre es considerada perdida para la ejecución de obras viales y vedadas de ejecutar gran número de tareas.

21. Los factores expuestos a más de prolongar la duración de las obras hacen inciertas las previsiones de fondos, consumos de combustibles, víveres, estadía en las islas etc.

22. Por lo expuesto, corresponde aclarar que nuestras previsiones se han realizado en base a la suposición fundamental de que mensualmente se podrán trabajar 100 horas como mínimo. Si las condiciones reales de trabajo que se presenten no estuviesen de acuerdo con esta previsión es necesario destacar que los plazos estipulados en nuestro plan de obras deberán ampliarse y en consecuencia aumentar también las previsiones de todos los elementos vinculados a esta circunstancia (fondos, víveres, combustibles, arrendamientos etc.).

23. En base a los volúmenes de materiales a mover y producir, al equipo seleccionado para realizar estas obras, que se detalla en Anexo 2, y a las 100 horas previstas de trabajo mensual, se ha establecido el plazo de ejecución de los trabajos para los distintos ítems que configuran la obra, volcando estas apreciaciones en el Plan de Obras Anexo 1.

24. Corresponde indicar también con relación a dicho Plan de Obras, que su cumplimiento demandará:

1°) Disponer del personal, material y equipos previstos, colocados en Puerto Stanley a fines del mes de abril, remarcando que por equipos previstos se entienden los que proveerá el G.I.M. de su dotación propia; los equipos que proveerá Vialidad Nacional y

///

los que debe adquirir la Dirección de Infraestructura adjudicando la Licitación Pública realizada en el mes de Diciembre, aun pendiente.

2°) Contar con la totalidad del crédito requerido ($ 2.775.120) en los primeros días del mes de marzo a los efectos de permitir al G.I.M. la realización de las adquisiciones necesarias de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

3°) Contar para las fechas establecidas en el "Plan Económico para el Desarrollo de las Obras" (Anexo 3) con los depósitos de fondos en efectivo que en el mismo se consignan.

IV - ASPECTOS ECONOMICOS.

25. En expediente 602.991, párrafo 3, se menciona que "se ha previsto en el Plan Nacional de Infraestructura de Aeronáutica, para los ejercicios 1971 y 1972, la suma de $ 1.000.000 y $ 6.500.000 respectivamente" destinados en la siguiente forma:

1°) $ 1.000.000 previstos para el año 1971 para la adquisición de equipos;

2°) $ 6.500.000 subdivididos:

a) $ 5.000.000 para adquisición de placas de aluminio;

b) $ 1.500.000 para solventar las erogaciones que demandaría la ejecución de las obras, que serían administrados por el G.I.M.

26. Según información oficial suministrada en reunión con el señor Director y demás personal que interviene en la tarea, esa Dirección efectuó la correspondiente Licitación Pública para efectivizar la compra de equipos indicada en el apartado 1°, en el mes de Diciembre de 1971, cubriendo a esa fecha el valor de $ 1.000.000 establecido. Por la misma información se conoce que dicha Licitación se encontró sin el correspondiente crédito que permitiera su adjudicación y hasta la fecha no hay indicios de que se haya regularizado esta situación.

27. Esta acotación se ha efectuado al solo fin de exponer la necesidad del G.I.M. de disponer de estos equipos a la brevedad posible, dado que por tratarse de material nuevo, el personal necesita familiarizarse con los mismos, recibir de los proveedores las instrucciones para

///

su manejo y mantenimiento e incluso someterlos a un período de ablande antes de enviarlos a trabajar en obra.

28. Con referencia al párrafo 25 inciso 2°) apartado b), corresponde indicar que por el aumento del volumen de obra a efectuar, con relación a lo previsto con anterioridad (primera Comisión a Islas Malvinas) se debieron reforzar los equipos y la mano de obra necesaria, y en consecuencia, el monto actualmente estimado asciende a $ 2.775.120.

29. Este monto ya ha sido anticipado al Señor Director, estableciéndose la conveniencia de poder obtenerlos en las partidas correspondientes a "Dotaciones Militares" subcuenta "bienes" y "funcionamiento".

30. Estos fondos serán empleados en la forma que se discrimina en el siguiente

P R E S U P U E S T O

1°) Materiales:

a) Adquisición de materiales para montaje del obrador, incluído el armado de 2 barracas T.I.C. $ 4.000.-

b) Reacondicionar, adaptar y ampliar 2 casas arrendadas para uso como alojamiento del personal. . . . . $ 6.000.-

c) Construir 2 plataformas para manipuleo de piedra en trituradoras $ 20.000.- $ 30.000.-

2°) Elementos patrimoniales:

Adquisición de herramientas menores, reequipamiento del taller rodante, compra de equipos menores y elementos varios (cocinas, lavarropas, estufas etc.) . . . . $ 50.000.-

3°) Contratación de mano de obra local en Pto.Stanley:

10 personas x 6 meses x 20 días/mes x 8 horas/día x x 0,4 £/hora = £ 3.840.- ; equivalente a . $ 99.840.-

4°) Asignación al personal:

40 personas x 260 días/persona x 4 £/día = = £ 41.600 ; equivalente a . . . . $ 1.081.600.-

///

5°) Arrendamiento de viviendas:

68 £/mes x 10 meses = $ 680 ; equivalente a . . . . $ 17.680.-

6°) Racionamiento de personal (costo alimentación en Malvinas):

60.- $/día-persona x 260 días x 40 personas . . . . $ 624.000.-

7°) Alquiler de equipos locales (en Pto.Stanley):

Equipos para trabajos en la obra y arrendamiento de equipo frigorífico para conservación alimentos:

estimado: £ 2.700.- ; equivalente a . . . . $ 70.000.-

8°) Repuestos y Reparaciones para alistamiento y mantenimiento de los equipos de obra . . . . $ 300.000.-

9°) Combustibles y lubricantes: . . . . $ 250.000.-

10°) Imprevistos: 10% suma ítems 1 al 9 - Estos imprevistos deberán proveerse parte en £ y parte en $a.

Se ha estimado £ 4.800;equivalente a $ 124.800.-

y $ 127.200 . . . . $ 127.200.- $ 252.000.-

TOTAL : $ 2.775.120.-

31. En resumen la discriminación de los fondos será:

1°) Materiales			$ 30.000.-
2°) Elementos patrimoniales (bienes).			$ 50.000.-
3°) Contratación de mano de obra local:	£ 3.840	equiv.a	$ 99.840.-
4°) Asignaciones al personal:	£ 41.600	" "	$ 1.081.600.-
5°) Arrendamiento de viviendas: . . .	£ 680	" "	$ 17.680.-
6°) Racionamiento del personal.			$ 624.000.-
7°) Arrendamiento de equipos locales: .	£ 2.700	" "	$ 70.000.-
8°) Repuestos y reparaciones			$ 300.000.-
9°) Combustibles y lubricantes			$ 250.000.-
10°) Imprevistos: £ 4.800 equivalentes a $ 124.800.- y $		$ 127.200.-.	$ 252.000.-
TOTAL :			$ 2.775.120.-

32. Con referencia a cada ítem es necesario disponer de su monto en la forma (£ ó $a) y fecha indicadas en el Anexo 3 - "Plan Económico Para el Desarrollo de las Obras".

33. De no cumplimentarse los términos establecidos en este Plan, la fecha real en que el G.I.M. disponga de los créditos y fondos requeri-

///

dos será la que debe considerarse como de arranque para el Plan de Obras previsto (Anexo 1).

34. Asimismo, como ya se expresara en el Capítulo II al considerar el Plan de Obras, de producirse por razones climáticas un incremento de los plazos estimados, deberán preverse los aumentos de los ítems 4°), 5°), y 6°), a razón de $ 7.180 por día de prolongación de las tareas.

35. Plan de Desarrollo Económico de las Obras: bajo esta designación se ha elaborado una planificación (Anexo 3 y 3a), donde se establece para cada uno de los ítems (párrafo 30, incisos 1°) al 10°)) que configuran el presupuesto de la obra, lo siguiente:

1°) Crédito previsto.

2°) Forma de aplicar este crédito:

a) efectuando las adquisiciones mediante libramiento de órdenes de compra sobre el crédito asignado;

b) efectuando las adquisiciones con dinero efectivo que se haya remitido al G.I.M. a cuenta de estos créditos;

c) en el caso anterior, si el pago se efectuará por razones obvias en libras o en pesos argentinos;

d) fecha en que deberá disponerse de los créditos o de los fondos en efectivo.

Como premisa general, se ha establecido que la totalidad de los créditos estén asignados al G.I.M. a principios del mes de marzo (párrafo 24 - inciso 2°)).

V - ASPECTOS LOGISTICOS:

36. En base a las apreciaciones realizadas, deberá trasladarse a la obra equipos y elementos varios cuyo volumen es de 2.300 m3, con un peso total de 850 tn, Anexo 2-Previsiones Logísticas.

37. Corresponde indicar que en estas cifras no están incluídas las correspondientes a las placas de aluminio cuyo peso es de 724 tn. y su volumen 1.161 m3.

38. La ejecución de las obras demandará asimismo la provisión de combustibles y lubricantes según detalle:

///

gas-oil . . . . 280.000 lts.
nafta . . . . 20.000 "
kerosene . . . . 6.000 "
aceites lubricantes . . . . . . 6.000 "

39. Referente a los combustibles y lubricantes la provisión deberá realizarse en tambores de 200 lts., no pudiendo recibirlos a granel por las dificultades de su descarga en puerto, y su posterior traslado y almacenaje en el obrador.

40. Referente a la alimentación, se ha observado que los habitantes de la isla, la realizan totalmente en base a carne de cordero. El personal que deberá trabajar en estas obras no podrá adaptarse a este régimen de comidas, motivo por el cual se ha previsto un racionamiento de víveres adecuado en base a alimentos congelados que serán transportados del continente.

41. Dado que la capacidad de las cámaras frigoríficas disponibles en la isla para almacenar los alimentos mencionados es reducida, se ha previsto realizar el aprovisionamiento en 3 partes, prácticamente en 3 trimestres. Para el primer trimestre se ha previsto el transporte de 5.000 kgs. de alimentos congelados, con un volumen de 25 m3 aproximadamente, que deberían ser llevados en los barcos de la Marina de Guerra encargados de trasladar los equipos a la isla. El resto del aprovisionamiento se realizará posteriormente utilizando los barcos mercantes que llegan a la isla, haciendo escala en Buenos Aires o Mar del Plata.

42. Referente al alojamiento del personal, en la isla no existen comodidades para esta cantidad de personas, motivo por el cual se ha previsto arrendar 2 viviendas a este fin. Dichas viviendas deberán acondicionarse para alojar en ellas este elevado número de personas, motivo por el cual se llevarán prefabricadas desde el G.I.M. las instalaciones sanitarias necesarias, los muebles y demás elementos que las hagan habitables. A los efectos de no mandar anticipadamente personal para efectuar estos trabajos de alistamiento, se ha previsto que el personal trasladado a las islas, sea alojado en los barcos de la Marina de Guerra en el lapso que se emplee en descargar los equipos,

///

aprovechando este intervalo para realizar los arreglos necesarios en las viviendas.

43. Conforme a lo expresado, corresponderá a la Marina de Guerra el transporte de los equipos, su carga en el barco y descarga en Puerto Stanley; el transporte del personal; el transporte en cámara frigorífica de los víveres previstos para el primer trimestre, el transporte de los combustibles y lubricantes y demás elementos necesarios previstos, como asimismo el alojamiento del personal en Puerto Stanley mientras dure la descarga de los equipos transportados.

44. Equipos de elementos a proveer por la Dirección de Intendencia: Se refiere a los elementos necesarios para cubrir las necesidades de vestuario, ropa de cama, elementos de baño, vajillas para cocina etc.; seleccionados de acuerdo al nomenclador oficial con el asesoramiento pertinente por parte de la mencionada Repartición, de acuerdo a las condiciones climáticas de las islas para:

35 Equipos unificados en la categoría de suboficiales,
10 " " " " " " oficiales.

45. Equipos a proveer por la Dirección de Infraestructura: Se refiere a los elementos necesarios para amueblar los alojamientos del personal civil y militar que integrará esta Comisión. Estos elementos serán seleccionados de acuerdo al nomenclador oficial con el asesoramiento pertinente de la mencionada Repartición para alojar

35 Personas unificadas en la categoría de suboficiales,
10 " " " " " " oficiales.

46. Equipos a proveer por la Dirección de Sanidad: Se refiere a los elementos necesarios para atender las necesidades sanitarias del personal civil y militar que integrará esta Comisión. Estos elementos serán seleccionados de acuerdo al nomenclador oficial con el asesoramiento pertinente de la mencionada Repartición, teniendo en cuenta que en la isla prácticamente es muy escasa la atención sanitaria.

47. En lo referente al personal, además del alojamiento se proveerá equipo de ropa apropiado para trabajar en este clima que le permita estar uniformemente presentado. Al personal de Aeronáutica deberá sumarse el que designe Vialidad Nacional de acuerdo a las tratativas que en es-

///

te sentido realizará la Dirección de Infraestructura.

48. Otro aspecto logístico a considerar será el de que el G.I.M. durante el período de ejecución de las obras deberá disponer permanentemente de 2 plazas en los aviones albatros que hagan la travesía a las Malvinas para poder desplazar su personal, efectuar relevos, inspecciones, pago de sueldos etc.

49. Asimismo deberá disponer permanentemente en estos aviones de una cuota de carga de 500 kgs. para poder efectuar el envío de repuestos urgentes necesarios en la obra.

50. Para cargas más pesadas, hasta 7.000 ó 10.000 kgs. sería necesario conseguir un pequeño transporte que operará con Comodoro Rivadavia o Puerto Deseado.

51. Las cargas de mayor peso y volumen se enviarían por los barcos cargueros que como el A.E.S. operan con puertos del continente.

52. También sería necesario mantener en Comodoro Rivadavia un enlace eficaz o personal encargado de atender, como cabecera de puente, las necesidades que surjan en la obra.

VI - <u>CONCLUSIONES</u>.

53. El G.I.M. en estos momentos está realizando las tareas de selección y alistamiento de los equipos que enviará.

54. Se hace necesario para facilitar su desenvolvimiento:

1°) Disponer a la brevedad los fondos necesarios para el reacondicionamiento de los equipos a enviar y la compra de los repuestos que se incluirán en su dotación.

2°) Disponer a la brevedad de los equipos que debe adquirir la Dirección de Infraestructura activando los trámites correspondientes.

3°) Tomar contacto con Vialidad Nacional para verificar los equipos que esta Repartición facilitará para las obras y aclarar la dotación de su personal.

4°) Comunicar al Ministerio de Marina los nuevos pesos y volúmenes de elementos a transportar, la cantidad de víveres congelados que será menester trasladar, y el alojamiento del personal

///

en Puerto Stanley en las naves, durante el tiempo que demore la descarga, a los efectos de aprovechar este lapso para reacondicionar las viviendas arrendadas.

5°) Activar la gestión de los fondos previstos en la nueva estimación de costos y conseguir que los mismos sean asignados en la partida "Dotaciónes Militares" para no tener inconvenientes en el manejo del nomenclador correspondiente.

6°) Establecer contacto con la Dirección de Intendencia a los efectos de determinar las cifras correspondientes al racionamiento de personal, equipo de ropa, lencería etc.

7°) Cuando se disponga de los fondos, que la Dirección de Contabilidad y Finanzas efectúe la transformación de la moneda en libras.

8°) En el momento oportuno el G.I.M. deberá estar en contacto directo con las Reparticiones que intervengan en su gestión.

9°) Coordinar con Marina el traslado de los equipos para que éstos se encuentren en Puerto Stanley a fines del mes de abril.

10°) Prever la designación de 2 Suboficiales cocineros del C.I.P.R.A. o civiles que los reemplacen.

11°) Coordinar con la Dirección de Intendencia, Infraestructura y Sanidad la provisión de los elementos correspondientes necesarios.

12°) Obtener dentro del ámbito de la Dirección de Infraestructura la provisión de 2 barracas T.I.C. o adquirir 2 galpones para instalación del obrador.

13°) Adquisición de combustibles y lubricantes ante Y.P.F., (pago o cesión de los mismos).

14°) Realizar las gestiones ante los organismos proveedores (párrafos 44 - 45 y 46) para obtener los elementos necesarios que equiparán el alojamiento del personal y su resguardo sanitario.



COMODORO OSCAR ATILIO A. STAGNARO
JEFE GRUPO 1 DE MANTENIMIENTO

P L A N D E O B R A S

ANEXO 1

ITEM	DESIGNACION DE LAS TAREAS	PLAZOS DE EJECUCION - Fechas Previstas										
		MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SET.	OCT.	NOV.	DIC.	ENE.
	A - Trabajos preliminares											
1	Tareas preparatorias, alistamiento de equipos y adquisiciones varias.											
2	Transporte de equipos hasta la obra.											
	B - Trabajos en la zona de pista											
3	Preparación del terreno, montaje de obrador											
4	Extracción y transporte de arena para sub-base de pista.											
5	Acopio de canto rodado y trituración.											
6	Colocación de piedra partida en pista.											
7	Preparación de base de asiento de placas											
8	Descarga barco y transporte placas a obra.											
9	Colocación de placas.											
10	Repliegue de equipo.											

PREVISIONES LOGISTICAS

PERSONAL OPERADOR	DESIGNACION DEL EQUIPO	VOLUMEN m3	PESO tn.
	A - EQUIPOS Y ELEMENTOS VARIOS DE OBRA		
	1) Equipos a adquirir por Infraestructura:		
1 maquin.	1 Cargadora frontal sobre orugas	30	12
1 "	1 Motoniveladora pesada	59	11½
1 "	1 Tractor neumático (pala cargadora)	56	10½
1 Encargado Obra	2) Equipos a proveer de la dotación del G.I.M.:		
1 maquin.	1 Pala cargadora frontal sobre goma	56	10½
	1 Rodillo vibratorio liso	19	6½
2 maquin.	2 Guinches P y H	252	43
7 chofer	7 Camiones volcadores M.B.	224	49
	2 Camiones playos M.B.	72	15
	2 Tractores medianos sobre orugas (D-6)	40	15½
	1 Motoniveladora pesada(Galion)(supeditado a la entrega de Vialidad Nacional)	62	11½
	1 Camión regador de agua	35	5
1 maquin.	2 Tournatrailler	238	31
1 tornero, 1 mecánico, 2 ayudant., 1 gomero, 1 electric.	1 Camión taller reforzado con: piedra amoladora, perforadora de pié, equipo gomería, cargador de baterías, 2 criques cocodrilo.	55	12
1 herrero-sold.	1 Equipo soldadura autógena y herrería	-	-
2 maquin.	1 Equipo engrase (1 pañolero y 1 engrasador)	-	-
	2 K-34 (acoplados cerrados)	100	8
	1 Grupo electrógeno 25 Kw sobre ruedas	7	1
	1 Vehículo liviano transporte personal (camioneta Ford doble cabina)	19	1½
1 chofer	1 Unimog	11	2
	2 Barracas TIC (Talleres;cocina-comedor en obrador)	-	2

///

	1 Grúa eléctrica M.B. para manipuleo de placas	48	14
	2 Plataformas para manipuleo de piedra en trituradoras (de madera)	-	-
	1 Lote herramientas varias: palas, picos, barretas, carretillas etc.	-	-
25 personas del GIM.			
	3) <u>Equipos a proveer por Vialidad Nacional:</u>		
1 Operador	1 Trituradora primaria	45	10
1 "	1 Trituradora secundaria c/zaranda y silo clasif.	45	8
2 Maquin.	2 Tractores D-8 con topadora y escarificador	164	50
2 "	2 Motoniveladoras	124	23
1 "	1 Aplanadora vibratoria	19	11½
7 personas de V.N.			
	4) <u>Elementos varios:</u> Equipos portátiles y personales; madera para plataformas de trituradoras etc.etc.	160	119
	B - <u>COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES</u>		
	En tambores de 200 lts.c/u; en total: 1.600 tambores	360	368
TOTAL: 32 personas	TOTAL :	2.300m3.	850 tn.
	C - <u>PLACAS DE ALUMINIO</u>		
	No se consideran en nuestro requerimiento :	1.161m3.	724 tn.

PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO

Item 1 - Materiales: Crédito previsto $ 30.000.- Todas las adquisiciones se realizarán por Licitación y emisión de la correspondiente órden de compra sobre este crédito.

Item 2 - Bienes (elementos patrimoniales): Crédito previsto: $ 50.000.- Todas las adquisiciones se efectuarán como en el Item 1.

Item 3 - Contratación de mano de obra local: Crédito previsto $ 99.840.-, equivalente de £ 3.840, a disponer en efectivo, en libras, en las siguientes fechas:

£ 2.500 a principios del mes de abril,
£ 1.340 " " " " " agosto.

Item 4 - Asignaciones al personal: Crédito previsto: $ 1.081.600, a disponer en efectivo, en libras, en las siguientes fechas:

£ 11.600 a principios del mes de abril,
£ 36.000 distribuídas £ 6.000 a principio de cada mes desde junio hasta octubre, ambos incluídos.

Item 5 - Arrendamiento de viviendas: Crédito previsto $ 17.680, equivalente de $ 680, a disponer en efectivo, en libras, en la siguiente forma:

£ 380 a principio del mes de abril,
£ 300 " " " " " agosto.

Item 6 - Racionamiento de personal: Crédito previsto: $ 624.000.-

$ 598.000 para adquisiciones utilizando directamente el crédito con emisión de la Orden de Compra correspond.
£ 1.000 equivalente a $ 26.000 a principios del mes de abril, a disponer en efectivo para compras de víveres en Puerto Stanley.

Item 7 - Arrendamiento de equipos locales y pagos de fletes marítimos: Crédito previsto $ 70.000.-, equivalente de £ 2.700, a disponer en efectivo, en libras, en la siguiente forma:

£ 1.500 a principios del mes de abril,
£ 1.200 " " " " " agosto.

///

Item 8 - Repuestos y reparaciones: Crédito previsto $ 300.000, a disponer en la siguiente forma:

$ 250.000 adquisiciones a realizar directamente sobre el crédito,

$ 50.000 en efectivo a disponer a principio del mes de abril.

Item 9 - Combustibles y lubricantes: Crédito previsto $ 250.000.-, a disponer en la siguiente forma:

$ 230.000.- : adquisiciones a realizar directamente sobre el crédito.

$ 20.000.- : en efectivo, a disponer a principios del mes de abril.

Item 10 - Imprevistos: Crédito previsto: $ 252.000.-, a disponer en la siguiente forma:

$ 70.000.- en moneda argentina en efectivo, a disponer a principios del mes de marzo.

£ 2.800.- (equivalente de $ 72.800.-) en efectivo, en libras, a disponer a principios del mes de marzo.

$ 57.200.- en moneda argentina en efectivo, a disponer a principios del mes de agosto.

£ 2.000.- (equivalente de $ 52.000.-) en efectivo, en libras a disponer a principios del mes de agosto.

El resumen general de lo expresado se agrega en Anexo 3a.

-19-

PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO DE LAS OBRAS (Planilla resumen) ANEXO 3a.

Item (1) Nº	DESIGNACION (2)	CREDITO PREVISTO PARA CADA ITEM (3) $	(4) £ [+]	Adquisiciones a cargar sobre créditos. (5) Principio marzo	Forma de disponer los montos: PARA PAGOS EN EFECTIVO, DISPONIENDO de los DEPOSITOS de FONDOS en las fechas: Ppio. marzo (6) $	Ppio. marzo (7) £	Ppio. abril (8) $	Ppio. abril (9) £	Ppio. agosto (10) $	Ppio. agosto (11) £	mensualmente: Jun. a Oct. inclusos (12) $	mensualmente: Jun. a Oct. inclusos (13) £	TOTALES (14) suma 6 al 13
1	Materiales	30.000		$ 30.000									
2	Elementos patrimon.	50.000		$ 50.000									
3	Mano de obra local	99.840	3.840					2.500		1.340			
4	Asignaciones al personal	1.081.600	41.600					11.600				6.000	
5	Arrendam. viviend.	17.680	680					380		300			
6	Racionamiento del personal	624.000	1.000	$ 598.000				1.000					
7	Arrendam. equipos locales	70.000	2.700					1.500		1.200			
8	Repuestos y reparaciones	300.000		$ 250.000			50.000						
9	Combustibles y lubricantes	250.000		$ 230.000			20.000						
10	Imprevistos	127.200 124.800	4.800		70.000	2.800			57.200	2.000			
	TOTALES :	2.775.120	54.620	$ 1.158.000	70.000		70.000		57.200				$ 197.200
						2.800		16.980		4.840		30.000	£ 54.620

(+) NOTA: Los importes en libras consignados en la columna (4) corresponden al equivalente en esta moneda del monto consignado en la columna (3) y no significan incremento del crédito establecido en la misma. Por consiguiente, en la columna (4) sólo se ha querido indicar los casos en que el importe previsto en la columna (3) sea necesario abonarlo en libras (£).

PERSONAL QUE INTEGRARA EL GRUPO DE TAREAS

I - PERSONAL MILITAR:

Jefe Militar de Comisión	1	Oficial Subalterno
Encargado Contable	1	Subof.Superior
Encargado Administrativo	1	Subof.Superior
Cocineros	2	Subof.Subalterno

II - PERSONAL CIVIL: DEL GRUPO I DE MANTENIMIENTO:

Cant.	Cargo en que se desempeñará	Categoría	Clase
1	Director Técnico de Obra (Ing.Civil Agrimensor)	Pers.Sup.	I
1	Encargado de Obra	Supervisor	III
1	Ayudante Contable	P.A.	II
1	Ayudante Administrativo	P.A.	III
6	Maquinistas	P.P.M.	I
3	Maquinistas	P.P.M.	II½
1	Conductor vehículo	P.P.M.	I
3	Conductor vehículo	P.P.M.	II½
4	Conductor vehículo	P.P.M.	III½
1	Tornero	P.P.M.	II½
1	Mecánico (Enc.Serv.Técnico)	P.T.	I
1	Ayudante Mecánico	P.T.	II
1	Ayudante Mecánico	P.P.M.	I
1	Gomero	P.P.M.	II
1	Electricista	P.P.M.	I
1	Herrero -Soldador	P.P.M.	I

III - PERSONAL CIVIL DE VIALIDAD NACIONAL:

2 Operadores de Máquinas Trituradoras

5 Maquinistas

NOTA: La presente nómina tiene carácter tentativo, en cuanto a categoría y clase del personal civil debido a la imposibilidad de predeterminar los inconvenientes que pudieran suscitarse hasta el momento de su embarque (aptitud física, voluntarios, etc.)

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA

10 de marzo de 1972.-
(0130031061)

FUERZA AEREA
Nº 614594
E
S 10 MAR 1972

AL JEFE DEL GRUPO I DE MANTENIMIENTO.

1. Remite al señor Jefe el presente expediente referente al Memorandum elevado por ese Organismo sobre la construcción de la pista provisoria en las Islas Malvinas.

2. Del análisis del mismo, esta Dirección ha dispuesto de acuerdo a directivas del Estado Mayor General que se reduzca al máximo la cantidad de personal que se trasladará a las Islas.

3. En relación al plan de obras, se deberá ajustar el item 5, acopio de canto rodado y trituración, por ser el crítico en dicha planificación, con el objeto de reducir su tiempo de ejecución.

4. Asimismo el repliegue del personal se realizará a medida que este no sea de utilidad para el trabajo remanente

5. Adoptará las medidas tendientes a que los elementos de provisión de esta Dirección sean satisfechos con los del propio Organismo y el remanente será obtenido con el crédito del rubro "Elementos Patrimoniales" inclusive el obrador.

6. Designará enlaces con las reparticiones proveedoras a efectos de coordinar la adquisición de los elementos de competencia de los mismos.

7. La gestión de créditos y su transferencia a ese Organismo será responsabilidad de esta Dirección.

8. La coordinación necesaria para el transporte de combustibles será realizada por la Dirección de Infraestructura y oportunamente se comunicará el procedimiento.

9. De acuerdo a las directivas del Estado Mayor General la obra se ejecutará aplicando el sistema "por Administración", para lo cual deberá ajustar todos los procedimientos administrativos-contables a tal situación.

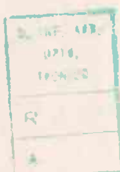
///

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE REGIONES AEREAS
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA

///10. El enlace radioelétrico del Grupo de Tareas durante la ejecución de las obras se realizará a traves de los equipos que posee el agente de L.A.D.E. en Puerto Stanley, Vicecomodoro FERRARI.

11. De acuerdo a lo propuesto por ese Grupo, esta Dirección ha comunicado a la Dirección Nacional de Vialidad, que el coordinador con la misma a efectos de seleccionar y recibir el equipo ofrecido es el Ingeniero VICTOR CABOS.

12. El Jefe de Grupo mantendrá permanentemente informado al suscripto sobre la marcha de los preparativos del alistamiento, y a partir de la iniciación de las obras deberá prever la elevación de un parte mensual del desarrollo de las mismas.-





Comodoro ALFREDO RAUL CABEZA
Director de Infraestructura

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro MANUEL ALVAREZ
JEFE DEPARTAMENTO TECNICO

INFRAESTRUCTURA
530

115

DIRECTIVAS PARA EL JEFE DE OBRA EN LA PISTA
A REALIZAR EN MALVINAS

1°) El Mayor D. LUIS ALBERTO REMORINO se desempeñará como Jefe de Obra dependiendo directamente del Grupo I de Mantenimiento de Infraestructura en todo lo concerniente a la ejecución de la Obra a realizar.-

2°) Deberá aplicar en la realización de la Obra asignada, la programación prevista para su ejecución.-

3°) El Personal del Grupo I de Mantenimiento está sujeto disciplinaria y administrativamente a sus órdenes, siendo responsable por el 1° de los aspectos ante el Jefe Militar del Grupo de Tareas, de quien recabará directivas especiales en tal sentido.-

4°) Dependerá del Jefe Militar del Grupo de Tareas en todas las actividades concernientes a la vinculación de las autoridades y habitantes de la Isla con el personal del Grupo de Tareas, quedando sujeto en consecuencia a las directivas que el mismo imparta.-

5°) El contacto oficial con las autoridades de la Isla, se hará siempre por intermedio del Jefe Militar del Grupo de Tareas.-

6°) Deberá efectuar el mantenimiento y las reparaciones necesarias de los equipos asigndos, controlando los trabajos mecánicos y las inversiones que se realicen para mantener en servicio el equipo de obra.-

7°) Efecturá la recepción de los materiales conforme lo determina el M.A.P.L. 14 (Manual de Provisiones de Aéronautica), siendo el responsable directo del buen estado, conservación y rendimiento de los elementos, equipos etc. que se usen permanentemente o transitoriamente en la Obra.-

8°) Deberá recibir, trasladar al lugar de trabajo y devolver al lugar de origen el personal, elementos y equipos de obra que le fueran entregados.-

9°) Elevará a la Jefatura del Escuadrón Pistas la documentación correspondiente a:

- Parte de Obra
- Inversiones de material
- Toda documentación contable
- Inversiones en mano de obra cuando corresponda
- Gastos de mantenimiento y reparaciones de equipos
- Documentación reglamentaria de control de:
  - Máquinas
  - Material rodante
  - Consumo de combustible y lubricantes etc.
  - Toda otra documentación determinada por el (M.A.P.L. 14)
  - Toda otra documentación ordenada por el Grupo I de Mantenimiento de Infraestructura.-

10°) El Jefe de Obra será responsable del cumplimiento de las órdenes emanadas del Grupo I de Mantenimiento de Infraestructura, en relación a los trabajos a efectuarse.-

11°) Controlará la calidad de los trabajos ejecutados, mediante ensa-

/// CON

117

/// TINUACION

yos de laboratorio o de campaña, de acuerdo a directivas emanadas del Grupo I de Mantenimiento de Infraestructura.-

EL PALOMAR, 23 de ~~[illegible]~~ abril de 1972.-

Vicecomodoro JORGE BRAVO MOYANO
JEFE ESCUADRON PISTAS

TOMADO CONOCIMIENTO:

LUIS ALBERTO REMORINO
Mayor
Jefe Obra Islas Malvinas

COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA
EDIFICIO CONDOR



Nº:
FECHA:
HORA:
(1)

MEMORANDUM DE COMUNICACIONES

(MEMOCOM)

AL: DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA

TEXTO: Con referencia al traslado de combustibles que será transportado a las Islas Malvinas (Puerto Stanley) en el Buque "Cabo San Gonzalo" de la Armada Nacional, comunico al señor Director que YPF ha informado que el día 27 del corriente mes a las 08:30 horas dicha Empresa del Estado iniciará el envio de 500 tambores de gas-oil, que serán primeramente ubicados en el galpón de Transportes Navales, situado en el Dique 2, lado Este de Puerto Madero, para proseguir en dias siguientes con el aceite, kerosene y la nafta.

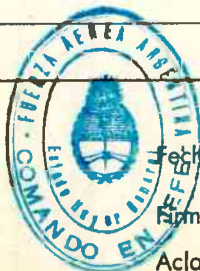
Al respecto, el señor Director se servirá disponer que personal integrante del Grupo de Tareas de la Fuerza Aérea, concurra al

(Doblar)

lugar señalado precedentemente, a efectos de realizar el contralor y demás detalles que estimen corresponder, como así también conformar los Remitos pertinentes.

Adelantado al G1 Mantenimiento telefónicamente día 26 a las 12:30 horas; recibió Subof. Benitez

[firma]
Manuel Alvarez
Comodoro



Fecha: Buenos Aires, de abril de 1972.-

Firma: [firma]

Aclaración: Comodoro ROBERTO J. RODRIGUEZ
Jefe I - Intereses Aeronáuticos

(1) A llenar por el Estafeta en el duplicado

(Doblar)

(Pegar)

118

FUERZA AEREA
EDIFICIO CONDOR

MEMOCOM

DESTINATARIO: DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA

OFICINA: 166 Amarillo (Basamento)

Nº :
FECHA :
HORA :
(1)

(1) A llenar por el Estafeta en el original.

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar) ....

REMITENTE: JEFE I - INTERESES AERONAUTICOS (Dto. Asuntos Civiles)

OFICINA Nº 912

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA. ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar) ....

IT

BUFRAID (DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA)
PALRAUC (GRUPO I DE MANTENIMIENTO)

13

INFORMO PARTIDA BUQUE "SAN GONZALO" POSTERGADA DIA 5 MAYO POR AVERIAS EN LA NAVE BT

28/4/72 428 280900

Bs. As.
27/4/72.-

Director de Infraestructura

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

JEFE DEPARTAMENTO TECNICO

ESTADO MAYOR GENERAL (JEFATURA 1)

El equipo a ser trasladado a las Islas Malvinas pesa en total 762 Tn. con un volumen de 2.250 m3., de acuerdo a la siguiente discriminación:

	Volumen (m3.)	Peso tn.
1 Cargadora frontal sobre orugas	30	12
~~1~~ 2 " " " gomas	56	10,5
1 Rodillo vibratorio	19	6,5
2 Guinches P. y H	252	43
~~7~~ 8 Camiones volcadores M.B.	9/4 37 Tn 224	49
2 " playos M.B.	72	15
~~1~~ 2 Motoniveladora	62	11,5
2 Tractores D-6	40	15,5
1 Camión Regador	35	5
2 Tournatrailler	238	31
1 Camión taller	55	12 (10)
2 Acoplados cerrados K-34	100	8 (7)
~~1~~ 2 Grupo electrógeno	7	1
1 Camioneta doble cabina	19	1,5
1 Unimog	11	2
~~1 Obrador~~ (si)	10	2
~~1 Grúa M.B.~~	10. 48	14
1 Herramientas varias	50	2
• 2 Motoniveladoras V.N. (si)	124	23
• 2 Tractores mediano V.N. con topadora (si)	164	50
1 jeep		

Buenos Aires, de marzo de 1972.-

124

FUERZA AEREA
EDIFICIO CONDOR

MEMOCOM

DESTINATARIO: ESTADO MAYOR GENERAL (JEFATURA 1)

OFICINA: 913

Nº :
FECHA :
HORA :
(1)

(1) A llenar por el Estafeta en el original.

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar) ....

REMITENTE: DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA (DEPARTAMENTO TECNICO)

OFICINA Nº 366/1

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar) ....

ESTADO MAYOR GENERAL (JEFATURA 1)

/// 1 Aplanadora U.N.	19	11,5
1 Trituradora primaria	45	10
1 " secundaria	45	8
- Elementos varios	160	119
- Viveres	5	30
1.600 tambores de 200 l c/u. combustible	360	368
	2.250	762

No se han considerado las placas de aluminio.

El combustible anteriormente mencionado, a efectos de coordinar con Y.P.F., se discrimina en:

Gas-oil	280.000	litros
Nafta	20.000	"
Kerosene	6.000	"
Aceites lub.	6.000	"

Buenos Aires, de marzo de 1972.-



Comodoro ALFREDO RAUL CABEZA
Director de Infraestructura

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro MANUEL ALVAREZ
JEFE DEPARTAMENTO TECNICO

122

ESTADO MAYOR GENERAL (JEFATURA 1)

913

DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA.- (DEPARTAMENTO TECNICO)

366/1

Folio 1

FUERZA AEREA ARGENTINA
JEFATURA I

Buenos Aires, 14 de marzo de 1972.-
(2002003174)

OBJETO:

AL DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA

1. Remito al señor Director para su conocimiento, una copia del informe producido por el Jefe del Departamento Asuntos Civiles Comodoro D. ALCIDES ADOLFO DEGAND LÖB, relacionado con una reunión mantenida entre dicho Oficial Superior y el señor Comandante de Transportes Navales Capitán de Navío D. GUILLERMO H. TELLO, y en la cual se consideró el transporte marítimo del Grupo de Tareas de la Fuerza Aérea a las Islas Malvinas.



Comodoro ROBERTO J. RODRIGUEZ
Jefe I - Intereses Aeronáuticos

Documentos agregados:

FUERZA AEREA
N° 615060
E 14 MAR 197
S



M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DEL: JEFE I - INTERESES AERONAUTICOS.

PRODUCIDO POR: JEFE DEPARTAMENTO ASUNTOS CIVILES.

BUENOS AIRES, 14 de marzo de 1972.-

ASUNTO: TRANSPORTE DEL GRUPO DE TAREAS DE LA FUERZA AEREA A LAS ISLAS MALVINAS.

1. Informo al señor Jefe que el día 13 de marzo del corriente año siendo las 11:00 horas, se efectuó una reunión entre el suscripto y el señor Comandante de Transportes Navales Capitán de Navío D. GUILLERMO H. TELLO en la oficina del Jefe del Departamento Asuntos Civiles, a fin de tratar el tema de transporte marítimo del Grupo de Tareas de la Fuerza Aérea a las Islas Malvinas.

2. En la reunión mencionada se coordinó lo siguiente:

1º) La fecha tentativa del viaje sería desde el Puerto de Buenos Aires el día 2 de mayo de 1972.

2º) El barco a emplear sería el "Cabo San Gonzalo" del tipo B.D.T.

3º) No hay inconvenientes para el transporte de la carga, entregándosele un listado de la misma con especificación de volúmen y peso.

4º) El combustible se transportaría en el mismo barco en tambores de 200 litros.

5º) Las comodidades para el personal en el barco son precarias; el Personal Superior contaría con las adecuadas y el resto viajaría adaptándose a las comodidades que se le ofrecen al personal de tropa.

6º) La duración del viaje sería de seis días aproximadamente,

///



///2.

siendo posible que el barco toque otro puerto antes de llegar a las Islas Malvinas.

7º) Junto con la carga del Grupo de Tareas se transportarían otras cargas a efectos de ser menos oneroso el viaje.

8º) El buque permanecería en Puerto Stanley 2 ó 3 días, a fin de permitir la acomodación del personal en tierra.

9º) Los costos del viaje serían absorbidos por la Armada.

10º) Se han hecho los contactos necesarios para utilizar el muelle de la F.I.C.

11º) La pluma de la grúa del barco tiene una capacidad máxima de 30 toneladas, no existiendo problemas para descargar las cargas más pesadas del Grupo de Tareas.

3. Se determinó, para la coordinación a nivel técnico, que el funcionario de Transportes Navales sea el Jefe del Departamento Comercial Capitán de Ultramar LOPATEGUI - T.E. 32-8955 ó 32-7603.

4. Los contactos que se realicen fuera del nivel técnico o comercial, continuarán realizándose a través del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto con la Jefatura Política y Estrategia del Estado Mayor General Naval.

Comodoro ALCIDES A. DEGAND LÖB
Jefe Dto. Asuntos Civiles

OBRA POR ADMINISTRACION

PISTA PROVISORIA "ISLAS MALVINAS"

PRESUPUESTO

GASTO EN EL PAIS EN PESOS M/N.

Nº	DESIGNACION DE LAS OBRAS	U.	CANTIDAD	IMPORTE UNITARIO $	PARCIAL $	TOTAL $
1	MATERIALES					
	a) Adquisición del obrador y montaje.				100.000.-	
	b) Reacondicionamiento de las casas a arrendar.				6.000.-	
	c) Construcción 2 plataformas para las trituradoras.				20.000.-	126.000.-
2	ELEMENTOS PATRIMONIALES					
	Equipos menores, elementos varios (cocinas, lavarropas, estufas, heladeras, etc.)					80.000.-
3	ELEMENTOS Y UTILES DIVERSOS					
	Elementos de limpieza y oficina.					1.500.-
4	RACIONAMIENTO Y VESTUARIO Y EQUIPOS					
	a) Racionamiento 25 $/día x 195 días x 37 personas.				180.375.-	
	b) Vestuario y equipos 37 x 2000				74.000.-	254.375.-
5	[illegible] Y REPARACIONES					300.000.-
6	COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES					250.000.-
7	IMPREVISTOS					
	10%					101.937.-
						1.111.412.-

OBRA POR ADMINISTRACION: PISTA PROVISORIA "ISLAS MALVINAS"

PRESUPUESTO

GASTOS EN PUERTO STANLEY (LIBRAS)

Nº	DESIGNACION DE LAS OBRAS	U.	CANTIDAD	IMPORTE UNITARIO $	PARCIAL $	TOTAL $
8	CONTRATACION DE MANO DE OBRA LOCAL					
	10 personas x 120 días x 8 horas x 0,4 £/hora.				£ 3.840.-	$ 99.840.-
9	ASIGNACION AL PERSONAL					
	36 p. x 4 £/día x 195 días.			£28.080.-		
	1 p. x 5 £/día x 195 días			£ 975.-	£29.055.-	$755.430.-
10	ARRENDAMIENTO DE VIVIENDAS					
	8 meses x 68 £/mes				£ 544.-	$ 14.444.-
11	ALQUILER DE EQUIPO LOCAL					
	Compresor, excavadora, cámara frigorífica, etc.				£ 1.800.-	$ 48.800.-
12	IMPREVISTOS 10%				£ 3.524.-	$ 91.624.-
					£38.763.-	$1.009.838.-

RESUMEN

En el país		1.111.412.-
En Puerto Stanley	£ 38.763.-	1.009.838.-
		2.120.250.-

SON: DOS MILIONES CIENTO VEINTE MIL DOSCIENTOS CINCUENTA PESOS

Buenos Aires, de marzo de 1972.-

Comodoro ALFREDO RAUL CABEZA
Director de Infraestructura

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

AQUILINO ALFREDO MANSILLA
VICECOMODORO
JEFE DEPARTAMENTO PLANES

JUSTIFICACION DE LOS MONTOS PREVISTOS EN EL PRESUPUESTO

1. MATERIALES.

   a) Adquisición de un obrador: Es una casilla desmontable a ser instalada en las proximidades del lugar de trabajo con el fin de servir de depósito del material liviano y equipos, de refugio del personal en caso de cambios bruscos de clima y como comedor de campaña.

   b) Reacondicionamiento de las casas aarrendar: Se incluye la construcción de duchas, pintura, revisión de instalaciones.

   c) Construcción de plataformas para trituradoras: Plataformas de hormigón donde se apoyarán las máquinas trituradoras y zarandeadoras clasificadoras (aproximadamente 280 m2.)

2. ELEMENTOS PATRIMONIALES. Se compran dos cocinas (las casas están equipadas con cocinas a turba), lavarropas, estufas, heladeras (la cámara frigorífica se abrirá solamente una vez por semana).

3. ELEMENTOS Y UTILES DIVERSOS. Son los elementos de oficina, para control administrativo de la obra. Los de limpieza son los necesarios para las casas y lavado de ropa del personal.

4. RACIONAMIENTO, VESTUARIO Y EQUIPOS. El costo del racionamiento se ha hecho en base a un menú tipo mejorado y adaptado a las condiciones climáticas y al regimen de trabajo a ejecutar.
   Se considera que el 90% de los víveres será adquirido en Buenos Aires y trasladados en el barco junto con el resto del equipo.
   El vestuario es el adecuado para el clima y tipo de trabajo.

5. REPUESTOS Y REPARACIONES. La inversión del monto solicitado se realizará en tres etapas, primero se pondrán las máquinas en óptimas condiciones antes de embarcar; segundo se comprarán repuestos críticos de acuerdo a la experiencia que sean necesarios en función de las horas previstas de trabajo y tercero se reservarán una parte del crédito para compras eventuales de aquellos repuestos que sean necesarios y no estén en stock.

50.000

////

1.500.~~000~~
150
400
2.150

2.////

6. COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES. Son los necesarios para el movimiento de la maquinaria y equipos, movilidad del personal, calefacción, cocinas etc. más un 10% de imprevistos.

7. CONTRATACION DE MANO DE OBRA LOCAL. El personal está disponible, el costo por hora de trabajo es el de convenio en las Islas.

8. ASIGNACION AL PERSONAL. Se fijó en 4 Libras a cada hombre y en 5 Libras al Jefe.

9. ARRENDAMIENTO DE VIVIENDAS. Se ha tomado el valor solicitado por el propietario (FALKLAND ISLAND COMPANY).

10. ALQUILER DE EQUIPO LOCAL. De acuerdo a los precios ratificados por escrito por el único contratista del lugar Mr. John Rowland.

Sobre la base de esta orden, preparar directiva complementaria para el GIM.

[signature]

Cm

133 2

COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA **M E N S A J E**

Sistema		AUTENTICAR ☐ (Azul)	Clasificación de Seguridad (Sello)	Tec - Mayor Reumm.
Canal		AUTENTICADO ☐ (Rojo)		

Estación Llamada: .... Exceptuada: .... Estación Transmisora: ....

NR .... Instrucciones de Transmisión ....

Preced.	CIRCUNDAR ROJO			CIRCUNDAR AZUL			GRUPO FECHA HORA	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE			
	Z	Y	O	P	(R)	M		ACUSAR CONFORMIDAD ☐	MOMENTO DE EJECUCION ☐	EJECUCION INMEDIATA ☐	COMUNICAR LISTO ☐

PROMOTOR BUERACT (Te. Rep. Adrezo)

EJECUTIVO BUERAID (Infiz Director)

INFORMATIVO BALMAUC (Grupo I Mani.) EXCEPTUADO [illegible]TURA

PALABRAS O GRUPOS	BT

....	....	....	....	....	....	....	....	8
....	....	....	....	....	....	....	....	16
....	....	....	....	....	....	....	....	24
....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	....	....	....	....	40
....	....	....	....	....	....	....	....	48

BT	Grupo Hora	Inst. Final	K	AR

	INICIAL	GRUPO FECHA HORA
Recibido		
Transmitido		
Retransmitido		
Ent. Central		

Tomaron Conocimiento:

INSTRUCCIONES ESPECIALES

DESDOBLADO: ☐ DIRECCION: S ☐ C ☐

METODO: R ☐ D ☐ I ☐

Aclaraciones:

Referido al Mensaje ....

Sacar .... Copias

	SI	NO
Clasificado	☐	☐

Pg. .... de .... Págs.

LUGAR Y FECHA

Promotor Autorizado

Oficial Autorizante

Tramítese:

ENMARCADO EN LINEA GRUESA: A llenar por el Promotor

133 b

NR2191 (PD)
R 291320
FM BUERACT TO BUERAID INFO PALRAUC

OFICINA TELETIPO
MENSAJE No. 2191
29/3/72 HORA 291320

GR 251
BT

PARA SU CONOCIMIENTO Y EFECTOS PERTINENTES SE TRANSCRIBE LA ORDEN IMPARTIDA POR BUEFACT EN MEMO 2579- 27-MAR-72 - 15.35 REFERENTE AL GRUPO DE TAREAS QUE SE TRASLADARA A LAS ISLAS MALVINAS, COMUNICO AL SEÑOR COMANDANTE QUE EL MISMO SERA TRANSPORTADO EN EL BUQUE CABO SAN GONZALO, QUE PARTIRA DEL PUERTO DE BUENOS AIRES EL DIA 2 DE MAYO DEL CORRIENTE AÑO. LA CARGA DEBE ESTAR EN CONDICIONES DE SER EMBARCADA A PARTIR DEL DIA 24 DE ABRIL. ASIMISMO. SE DESIGNARA UN COORDINADOR CON TRANSPORTES NAVALES, PARA ENCARAR LOS DETALLES DE CARGA, DESCARGA Y ULTIMAR EL ACONDICIONAMIENTO DE LA CARGA, DEBIENDO EL MISMO, INFORMAR CONTINUADAMENTE AL ESTADO MAYOR GENERAL- JEFATURA I (DTO. ASUNTOS CIVILES) EL PROGRESO DE SU GESTION. EN CUANTO A LA CONSTITUCION DEL GRUPO DE TAREAS, ESTE COMANDO NO APRUEBA QUE SE COMPLETE SU INTEGRACION CON SOLDADOS. ASIMISMO LE HAGO SABER QUE SE HA DESIGNADO COMO AGENTE DE LADE EN LAS ISLAS MALVINAS. ALVICECOMODORO D. CESAR ALBERTO DE LA COLINA(E. AIR.), QUIEN SE DESEMPEÑARA SIN PERJUICIO DE SUS FUNCIONES COMO JEFE MILITAR DEL GRUPO DE TAREAS. DICHO OFICIAL JEFE SE TRASLADARA A LAS ISLAS EL DIA 25 DE ABRIL DEL CORRIENTE AÑO, LO QUE POSIBILITARA LA RECEPCION DEL CITADO GRUPO A SU ARRIBO. EN CUANTO AL COMBUSTIBLE, EL ESTADO MAYOR GENERAL HA TOMADO CONTACTO CON EL JEFE DE DISTRIBUCION DE YPF, SEÑOR D. MIGUEL R. LOPEZ, QUIEN HA TOMADO NOTA DE NUESTRO REQUERIMIENTOPARA EL GRUPO DE TAREAS, DEBIENDO COMUNICAR ESE COMANDO, CON LA DEBIDA ANTELACION, LA FECHA Y LUGAR DE EMBARQUE.
BT

DEPARTAMENTO TECNICO
DESPACHO
ENTRADO EL 3 ABR 1972

TTTIO LMM A LAS 1340 REC OJF
INFRA 159 K

133 c